



Dansk udgave

Retsforskrifter

62. årgang

13. december 2019

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

AFGØRELSER

- ★ Rådets Afgørelse (EU) 2019/2135 af 21. november 2019 om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne ved det tredje møde i partskonferencen under Minamatakonventionen om kviksølv i forbindelse med vedtagelse af en afgørelse om udfasning af tandfyldningsamalgam og ændring af bilag A til nævnte konvention 1
- ★ Rådets afgørelse (EU) 2019/2136 af 5. december 2019 om bemyndigelse til at indlede forhandlinger om ændring af den internationale sukkeroverenskomst af 1992 3
- ★ Rådets Afgørelse (EU) 2019/2137 af 5. december 2019 om konstatering af, at Rumænien ikke har truffet virkningsfulde foranstaltninger som reaktion på Rådets henstilling af 14. juni 2019 5
- ★ Rådets gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/2138 af 5. december 2019 om ændring af beslutning 2007/441/EF om bemyndigelse af Den Italienske Republik til at anvende foranstaltninger, der fraviger artikel 26, stk. 1, litra a), og artikel 168 i direktiv 2006/112/EF om det fælles merværdiafgiftssystem 7
- ★ Rådets afgørelse (EU, Euratom) 2019/2139 af 10. december 2019 om udpegning af to medlemmer af Udvalget af Uafhængige Fremtrædende Personer, jf. artikel 11, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1141/2014 om statut for og finansiering af europæiske politiske partier og europæiske politiske fonde 9
- ★ Kommissionens afgørelse (EU) 2019/2140 af 21. oktober 2019 om statsstøttesag SA.52194 — 2019/C (ex 2018/FC) — Den Slovakiske Republik — Omsætningsafgift for detailhandelen i Slovakiet (meddelt under nummer C(2019) 7474) ⁽¹⁾ 11

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

- ★ FN-regulativ nr. 14 — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår forankringer til sikkerhedsseler [2019/2141] 14

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst.

★ FN-Regulativ nr. 145 — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår Isofix-forankringssystemer, Isofix-topstropforankringer og i-Size-siddepladser [2019/2142]	47
--	----

Berigtigelser

★ Berigtigelse til Kommissionens forordning (EU) 2019/1966 af 27. november 2019 om ændring og berigtigelse af bilag II, III og V til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1223/2009 om kosmetiske produkter (EUT L 307 af 28.11.2019)	80
--	----

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

AFGØRELSER

RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2019/2135

af 21. november 2019

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne ved det tredje møde i partskonferencen under Minamatakonventionen om kviksølv i forbindelse med vedtagelse af en afgørelse om udfasning af tandfyldningsamalgam og ændring af bilag A til nævnte konvention

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Minamatakonventionen om kviksølv ⁽¹⁾ (»konventionen«) blev indgået af Unionen ved Rådets afgørelse (EU) 2017/939 ⁽²⁾ og trådte i kraft den 16. august 2017.
- (2) I henhold til afgørelse MC-1/1 om forretningsordenen, som blev vedtaget på det første møde i partskonferencen under konventionen, skal parterne bestræbe sig på at nå til enighed ved konsensus om alle væsentlige spørgsmål.
- (3) Partskonferencen under konventionen forventes på sit tredje møde den 25.-29. november 2019 (COP3) at vedtage en afgørelse (»den foreslåede afgørelse«) om udfasning af tandfyldningsamalgam og ændring af bilag A til konventionen.
- (4) Det er hensigtsmæssigt at fastlægge den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på COP3, da den foreslåede afgørelse, såfremt den vedtages, vil have retsvirkninger, eftersom parterne i konventionen vil skulle træffe foranstaltninger for at gennemføre den på nationalt eller regionalt niveau, eller på begge niveauer.
- (5) Det fastsættes i den foreslåede afgørelse, at der fra 2022 skal indføres et forbud mod fremstilling, import og eksport af tandfyldningsamalgam til behandling af mælketænder og af tænder hos børn under 15 år og hos gravide eller ammende kvinder. Hensigten med den foreslåede afgørelse er fra 2025 at udvide dette forbud til at omfatte fremstilling, import og eksport af tandfyldningsamalgam til alle andre anvendelser, medmindre der ikke findes alternativer uden kviksølv. I henhold til den foreslåede afgørelse skal bilag A til konventionen ændres for at gennemføre disse forbud i konventionen.
- (6) Artikel 10, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/852 ⁽³⁾ om kviksølv forbyder fra den 1. juli 2018 anvendelse af tandfyldningsamalgam i Unionen til behandling af mælketænder og af tænder hos børn under 15 år og hos gravide eller ammende kvinder, og i henhold til artikel 19 i nævnte forordning skal Kommissionen senest den 30. juni 2020 vurdere og aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om muligheden for en udfasning af anvendelsen af tandfyldningsamalgam i Unionen på lang sigt og helst inden 2030.
- (7) Desuden kræver artikel 10, stk. 1, 4 og 6, i forordning (EU) 2017/852, at tandfyldningsamalgam udelukkende anvendes i Unionen i forhåndsdoseret, indkapslet form, at tandklinikker, hvori der anvendes tandfyldningsamalgam eller fjernes fyldninger med tandfyldningsamalgam eller tænder, der indeholder sådanne fyldninger, er udstyret med amalgamfiltre, og at tandlæger sikrer, at deres amalgamaffald, herunder amalgamrester, -partikler og -fyldninger, og tænder eller dele heraf, der er forurenet med tandfyldningsamalgam, håndteres og indsamles af et godkendt affaldshåndteringsanlæg eller en godkendt affaldshåndteringsvirksomhed.

⁽¹⁾ EUT L 142 af 2.6.2017, s. 6.

⁽²⁾ Rådets afgørelse (EU) 2017/939 af 11. maj 2017 om indgåelse på Den Europæiske Unions vegne af Minamatakonventionen om kviksølv (EUT L 142 af 2.6.2017, s. 4).

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/852 af 17. maj 2017 om kviksølv og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1102/2008 (EUT L 137 af 24.5.2017, s. 1).

- (8) Unionen bør kun støtte, at der på COP3 vedtages en afgørelse, der er i overensstemmelse med gældende EU-ret. Den foreslåede afgørelse bør i overensstemmelse hermed kun støttes for så vidt angår dens bestemmelser om udfasning af anvendelse af tandfyldningsamalgam til behandling af mælketænder og af tænder hos børn under 15 år og hos gravide eller ammende kvinder —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på det tredje møde i partskonferencen under Minamatakonventionen om kviksølv (COP3), er at støtte vedtagelsen af en afgørelse om udfasning af anvendelsen af tandfyldningsamalgam, der er i overensstemmelse med gældende EU-ret.

Artikel 2

Finjusteringer af den holdning, der er omhandlet i artikel 1, i det omfang de er i overensstemmelse med gældende EU-ret, kan i lyset af udviklingen på COP3 tiltrædes af Unionens repræsentanter i samråd med medlemsstaterne på koordineringsmøder på stedet uden en yderligere afgørelse fra Rådet.

Artikel 3

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. november 2019.

På Rådets vegne
H. KOSONEN
Formand

RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2019/2136**af 5. december 2019****om bemyndigelse til at indlede forhandlinger om ændring af den internationale sukkeroverenskomst af 1992**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 207, stk. 4, første afsnit, sammenholdt med artikel 218, stk. 3 og 4,

under henvisning til henstilling fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets afgørelse 92/580/EØF ⁽¹⁾ blev Unionen part i den internationale sukkeroverenskomst af 1992 ⁽²⁾ (»ISA«) og medlem af Den Internationale Sukkerorganisation (»ISO«).
- (2) Unionen har siden 1995 godkendt forlængelsen af ISA for to år ad gangen. Den 19. juli 2019 udtrykte Kommissionen på den 55. samling i Det Internationale Sukkerråd (»ISC«) efter bemyndigelse fra Rådet sin holdning til støtte for en yderligere forlængelse af ISA for en periode på op til to år, som udløber den 31. december 2021.
- (3) Den 19. juli 2019 besluttede ISC at forlænge ISA for to år indtil den 31. december 2021.
- (4) I henhold til artikel 8 i ISA varetager eller drager ISC omsorg for udførelsen af alle sådanne funktioner, som er nødvendige til gennemførelse af bestemmelserne i ISA. I henhold til artikel 13 i ISA vedtages alle beslutninger i ISC i princippet enstemmigt. Hvis der ikke er enighed, vedtages beslutningerne med simpelt flertal, medmindre der i ISA er fastsat bestemmelser om kvalificeret flertal.
- (5) I henhold til artikel 25 i ISA har ISO's medlemmer i alt 2 000 stemmer. Hvert medlem af ISO har et bestemt antal stemmer, som justeres årligt i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i ISA.
- (6) Det er i Unionens interesse at deltage i en international aftale om sukker i betragtning af denne sektors betydning for en række medlemsstater og for økonomien i den europæiske sukkersektor.
- (7) Imidlertid afspejler de institutionelle rammer for ISA, og navnlig fordelingen af stemmer blandt medlemmerne af ISO, der også er afgørende for medlemmernes finansielle bidrag til ISO, ikke længere de faktiske forhold på det globale sukkermarked.
- (8) I henhold til ISA-reglerne for de finansielle bidrag til ISO har Unionens andel af de finansielle bidrag siden 1992 forblevet den samme, selv om det globale sukkermarked, og navnlig Unionens relative vægt på dette marked, har ændret sig betydeligt siden da. Som følge heraf har Unionen båret en uforholdsmæssigt stor del af de budgetmæssige omkostninger og af ansvaret i ISO i de seneste år.
- (9) Ved Rådets afgørelse (EU) 2017/2242 ⁽³⁾ bemyndigede Rådet Kommissionen til at indlede forhandlinger med de andre parter i ISA i ISC med henblik på at modernisere ISA, navnlig med hensyn til uoverensstemmelserne mellem det antal stemmer og de finansielle bidrag, der gælder for medlemmerne af ISO, på den ene side og deres relative vægt på det globale sukkermarked på den anden side. Bemyndigelsen er fortsat gyldig frem til den 31. december 2019.

⁽¹⁾ Rådets afgørelse 92/580/EØF af 13. november 1992 om undertegnelse og indgåelse af den internationale sukkeroverenskomst af 1992 (EFT L 379 af 23.12.1992, s. 15).

⁽²⁾ Den internationale sukkeroverenskomst af 1992 (EFT L 379 af 23.12.1992, s. 16).

⁽³⁾ Rådets afgørelse (EU) 2017/2242 af 30. november 2017 om bemyndigelse til at indlede forhandlinger om ændring af den internationale sukkeroverenskomst af 1992 (EUT L 322 af 7.12.2017, s. 29).

- (10) Kommissionen indledte på grundlag af den bemyndigelse, der er givet ved afgørelse (EU) 2017/2242, forhandlinger med medlemslandene i ISO og fremsatte forslag om ændring af artikel 25 i ISA. Den 19. juli 2019 traf ISC en beslutning om at indlede forhandlinger om en delvis revision af ISA inden sit møde i november 2019 under ledelse af De Forenede Nationers Konference for Handel og Udvikling (UNCTAD). Efter anmodning fra flere ISO-medlemslande besluttede ISC ud over at ændre artikel 25 i ISA at revidere andre dele af ISA, nemlig dem, der omfatter ISO's målsætninger og arbejdsprogram. I overensstemmelse med den beslutning, der blev truffet af ISC, skal forhandlingerne være afsluttet senest den 31. december 2021.
- (11) Der er derfor behov for en ny bemyndigelse fra Rådet for at dække det udvidede omfang og den forlængede frist af forhandlingerne.
- (12) Alle de ændringer, som der opnås enighed om i forhandlingerne, bør vedtages i overensstemmelse med den procedure, der er fastlagt i artikel 44 i ISA. I medfør af nævnte artikel kan ISC med kvalificeret flertal rette henstilling til ISO's medlemmer om en ændring af ISA. Unionen bør som medlem af ISC i overensstemmelse med artikel 7 i ISA kunne deltage i forhandlinger med henblik på at ændre den institutionelle ramme for ISA.
- (13) Det er derfor hensigtsmæssigt, at Kommissionen bemyndiges til at indlede forhandlinger i ISC for at ændre ISA, at der fastlægges forhandlingsdirektiver, og at det særlige udvalg, der er udpeget ved afgørelse (EU) 2017/2242, fortsat høres af Kommissionen under forhandlingerne —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Kommissionen bemyndiges herved til at indlede forhandlinger om ændringer af den internationale sukkeroverenskomst af 1992.
2. Forhandlingerne føres på grundlag af Rådets forhandlingsdirektiver, der er fastsat i addendummet til denne afgørelse.

Artikel 2

Forhandlingerne føres i samråd med Råvaregruppen.

Artikel 3

Denne afgørelse finder anvendelse indtil den 31. december 2021.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. december 2019.

På Rådets vegne
M. LINTILÄ
Formand

RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2019/2137**af 5. december 2019****om konstatering af, at Rumænien ikke har truffet virkningsfulde foranstaltninger som reaktion på Rådets henstilling af 14. juni 2019**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1466/97 af 7. juli 1997 om styrkelse af overvågningen af budgetstillinger samt overvågning og samordning af økonomiske politikker ⁽¹⁾, særlig artikel 10, stk. 2, fjerde afsnit,

under henvisning til henstilling fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I juni 2017 og juni 2018 fastslog Rådet i overensstemmelse med traktatens artikel 121, stk. 4, at der i henholdsvis 2016 og 2017 var konstateret en væsentlig afvigelse fra Rumæniens mellemfristede budgetmålsætning eller fra tilpasningsstien i retning af denne målsætning. Som følge af disse konstaterede væsentlige afvigelser vedtog Rådet henstillinger til Rumænien den 16. juni 2017 ⁽²⁾ og den 22. juni 2018 ⁽³⁾ om at træffe de nødvendige foranstaltninger for at rette op på disse afvigelser. Rådet fandt efterfølgende, at Rumænien ikke havde truffet virkningsfulde foranstaltninger som reaktion på disse henstillinger, og vedtog ændrede henstillinger henholdsvis den 5. december 2017 ⁽⁴⁾ og den 4. december 2018 ⁽⁵⁾. Rådet fandt efterfølgende, at Rumænien heller ikke havde truffet virkningsfulde foranstaltninger som reaktion på nævnte ændrede henstillinger.
- (2) Den 14. juni 2019 fastslog Rådet, at der igen i 2018 var konstateret en væsentlig afvigelse fra tilpasningsstien i retning af den mellemfristede budgetmålsætning i Rumænien. På dette grundlag vedtog Rådet en henstilling ⁽⁶⁾ til Rumænien om at træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den nominelle vækst i de primære offentlige nettoudgifter ⁽⁷⁾ ikke overstiger 4,5 % i 2019 og 5,1 % i 2020, hvilket svarer til en årlig strukturel tilpasning på 1 % af bruttonationalproduktet (BNP) i 2019 og 0,75 % af BNP i 2020. Rådet henstillede desuden, at Rumænien anvender alle uventede indtægter til at nedbringe underskuddet, og at foranstaltningerne til budgetkonsolidering bør sikre en varig forbedring af den offentlige strukturelle saldo på en væksthæmmende måde. Rådet gav Rumænien en frist indtil den 15. oktober 2019 til at aflægge rapport om, hvilke foranstaltninger landet havde truffet som reaktion på henstillingen af 14. juni 2019.
- (3) Den 25. september 2019 aflagde Kommissionen et udvidet overvågningsbesøg i Rumænien med henblik på at foretage kontrol på stedet, jf. artikel -11, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1466/97. Efter at Kommissionen havde forelagt de foreløbige undersøgelsesresultater for de rumænske myndigheder, således at de kunne fremsætte bemærkninger, aflagde den rapport til Rådet om sine konklusioner den 20. november 2019. Disse konklusioner blev offentliggjort. Det fremgår af Kommissionens rapport, at de rumænske myndigheder har planlagt først at foretage en strukturel tilpasning fra 2022 og således ikke har til hensigt at reagere på Rådets henstilling af 14. juni 2019.

⁽¹⁾ EFT L 209 af 2.8.1997, s. 1.

⁽²⁾ Rådets henstilling af 16. juni 2017 med henblik på at korrigere den betydelige konstaterede afvigelse fra tilpasningsstien hen imod den mellemfristede budgetmålsætning i Rumænien (EUT C 216 af 6.7.2017, s. 1).

⁽³⁾ Rådets henstilling af 22. juni 2018 med henblik på at korrigere den konstaterede væsentlige afvigelse fra tilpasningsstien hen imod den mellemfristede budgetmålsætning i Rumænien (EUT C 223 af 27.6.2018, s. 3).

⁽⁴⁾ Rådets henstilling af 5. december 2017 med henblik på at korrigere den væsentlige observerede afvigelse fra tilpasningsstien i retning af den mellemfristede budgetmålsætning i Rumænien (EUT C 439 af 20.12.2017, s. 1).

⁽⁵⁾ Rådets henstilling af 4. december 2018 med henblik på at korrigere den konstaterede væsentlige afvigelse fra tilpasningsstien i retning af den mellemfristede budgetmålsætning i Rumænien (EUT C 460 af 21.12.2018, s. 1).

⁽⁶⁾ Rådets henstilling af 14. juni 2019 med henblik på at korrigere den konstaterede væsentlige afvigelse fra tilpasningsstien i retning af den mellemfristede budgetmålsætning i Rumænien (EUT C 210 af 21.6.2019, s. 1).

⁽⁷⁾ De primære offentlige nettoudgifter består af de samlede offentlige udgifter minus renteudgifter, udgifter til Unionens programmer, som fuldt ud modsvares af EU-midler, og ikkediskretionære ændringer i udgifterne til arbejdsløshedsunderstøttelse. Nationalt finansierede faste bruttoinvesteringer udjævnes over en fireårig periode. Diskretionære foranstaltninger på indtægtsiden eller lovbestemte indtægtsforøgelser er medregnet. Engangsforanstaltninger på både udgifts- og indtægtssiden er modregnet.

- (4) Den 15. oktober 2019 fremlagde de rumænske myndigheder en rapport om de foranstaltninger, landet har truffet som opfølgning på Rådets henstilling af 14. juni 2019. Rapporten indeholder ikke en omfattende prognose for de enkelte budgetkategorier og omfatter heller ikke de budgetmæssige virkninger af hver enkelt foranstaltning. Rapporten er dermed ikke i overensstemmelse med den indberetningspligt, som Rådet har henstillet. I rapporten gentog de rumænske myndigheder, at deres mål for 2019 fortsat er et samlet underskud på 2,8 % af BNP, hvilket er det samme mål som i konvergensprogrammet for 2019. Hvis det samlede underskud, der sigtes mod, nås, vil det kun udgøre en marginal mindskelse af det offentlige underskud sammenlignet med 2018, selv om Rumænien oplever høj økonomisk vækst. Hvad angår 2020, sigter de rumænske myndigheder mod at opnå et samlet underskud på 2,9 % af BNP, hvilket er højere end målet på 2,7 % af BNP som fastsat i konvergensprogrammet for 2019. De meddelte foranstaltningers finanspolitiske virkninger opfylder overordnet set ikke kravene i Rådets henstilling af 14. juni 2019.
- (5) På grundlag af Kommissionens efterårsprognose 2019 forventes væksten i de offentlige nettoudgifter i 2019 at ligge på 12,8 %, hvilket er et godt stykke over den anbefalede referencevækst på 4,5 % (en afvigelse på 2,5 % af BNP). Der forventes en forværring af den strukturelle saldo på 0,8 % af BNP, hvilket står i modsætning til henstillingen om en forbedring på 1,0 % af BNP (en afvigelse på 1,8 % af BNP). Begge forhold peger derfor i retning af en afvigelse fra den anbefalede tilpasning. Den overordnede vurdering bekræfter afvigelsen fra den anbefalede tilpasning i 2019.
- (6) På grundlag af Kommissionens efterårsprognose 2019 forventes væksten i de primære offentlige nettoudgifter i 2020 at ligge på 11,1 %, hvilket er et godt stykke over den anbefalede referencevækst på 5,1 % (en afvigelse på 1,8 % af BNP). Der forventes en forværring af den strukturelle saldo på 0,8 % af BNP, hvilket står i modsætning til henstillingen om en forbedring på 0,75 % af BNP (en afvigelse på 1,6 % af BNP). Begge forhold peger derfor i retning af en risiko for afvigelse fra den krævede tilpasning af lignende omfang. Den overordnede vurdering bekræfter afvigelsen fra den anbefalede tilpasning i 2020.
- (7) Ifølge fremskrivningerne i Kommissionens efterårsprognose 2019 vil det offentlige underskud desuden være på 3,6 % i 2019 og 4,4 % i 2020, hvilket er over traktatens referenceværdi på 3 % af BNP.
- (8) Ovenstående fører til den konklusion, at Rumæniens reaktion på Rådets henstilling af 14. juni 2019 har været utilstrækkelig —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Rumænien har ikke truffet virkningsfulde foranstaltninger som reaktion på Rådets henstilling af 14. juni 2019.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Rumænien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. december 2019.

På Rådets vegne
Formand
M. LINTILĂ

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2019/2138**af 5. december 2019****om ændring af beslutning 2007/441/EF om bemyndigelse af Den Italienske Republik til at anvende foranstaltninger, der fraviger artikel 26, stk. 1, litra a), og artikel 168 i direktiv 2006/112/EF om det fælles merværdiafgiftssystem**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets direktiv 2006/112/EF af 28. november 2006 om det fælles merværdiafgiftssystem ⁽¹⁾, særlig artikel 395, stk. 1, første afsnit,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved artikel 168 i direktiv 2006/112/EF fastsættes det, at en afgiftspligtig person har ret til at fradrage moms på levering af varer eller ydelser, som vedkommende anvender i forbindelse med sine afgiftspligtige transaktioner. I nævnte direktivs artikel 26, stk. 1, litra a), sidestilles afgiftspligtige personers eller disses personales anvendelse af virksomhedsaktiver til private formål eller i øvrigt til formål, der er deres virksomhed uvedkommende, med levering af ydelser mod vederlag.
- (2) Ved Rådets beslutning 2007/441/EF ⁽²⁾ bemyndiges Italien til i henhold til artikel 168 i direktiv 2006/112/EF at begrænse retten til at fradrage moms til 40 % for moms på visse udgifter i forbindelse med visse motorkøretøjer, der ikke udelukkende anvendes i forretningsmæssigt øjemed. For køretøjer, der er omfattet af denne begrænsning på 40 %, skal Italien fritage afgiftspligtige personer for at skulle sidestille deres private brug med levering af ydelser mod vederlag i henhold til artikel 26, stk. 1, litra a), i direktiv 2006/112/EF. Beslutning 2007/441/EF, som er forlænget flere gange, udløber den 31. december 2019.
- (3) Ved brev registreret i Kommissionen den 12. april 2019 anmodede Italien om tilladelse til fortsat at anvende de fravigelsesforanstaltninger, der er tilladt ved beslutning 2007/441/EF (»fravigelsesforanstaltningerne«), for yderligere en periode indtil den 31. december 2022.
- (4) Ved brev af 13. maj 2019 fremsendte Kommissionen i henhold til artikel 395, stk. 2, andet afsnit, i direktiv 2006/112/EF Italiens anmodning til de øvrige medlemsstater. Kommissionen meddelte ved brev af 14. maj 2019 Italien, at den rådede over alle de oplysninger, som den finder nødvendige for at kunne vurdere anmodningen.
- (5) Sammen med anmodningen fremlagde Italien i overensstemmelse med artikel 6, andet afsnit, i beslutning 2007/441/EF en rapport til Kommissionen, der indeholdt en bedømmelse af den anvendte begrænsning af den betalte procentsats. På grundlag af de foreliggende oplysninger fastholder Italien, at en sats på 40 % fortsat er berettiget. Italien fastholder ligeledes, at en suspension af kravet om, at der skal betales moms af privat brug af et motorkøretøj, som er omfattet af nævnte begrænsning på 40 %, stadig er nødvendig for at sikre, at foranstaltningen er fuldstændig og konsekvent. Ifølge Italien ville dette forhindre dobbeltbeskatning. Italien fastholder ligeledes, at disse fravigelsesforanstaltninger er berettigede ud fra behovet for at forenkle momsopkrævningen og forhindre momsunddragelse som følge af ukorrekt regnskabsføring og falsk momsangivelse.
- (6) En forlængelse af fravigelsesforanstaltningerne bør begrænses til det tidsrum, der er nødvendigt for at vurdere, om fravigelsesforanstaltningerne er effektive, og om procentsatsen er hensigtsmæssig. Der bør derfor meddeles Italien tilladelse til fortsat at anvende fravigelsesforanstaltningerne indtil den 31. december 2022.

⁽¹⁾ EUT L 347 af 11.12.2006, s. 1.⁽²⁾ Rådets beslutning 2007/441/EF af 18. juni 2007 om bemyndigelse af Den Italienske Republik til at anvende foranstaltninger, der fraviger artikel 26, stk. 1, litra a), og artikel 168 i direktiv 2006/112/EF om det fælles merværdiafgiftssystem (EUT L 165 af 27.6.2007, s. 33).

- (7) Der bør fastsættes en frist for anmodning om tilladelse til eventuel yderligere forlængelse af fravigelsesforanstaltningerne ud over 2022, som Italien måtte finde nødvendig. Endvidere bør Italien i henhold til artikel 6, andet afsnit, i beslutning 2007/441/EF sammen med en sådan anmodning om forlængelse pålægges at fremlægge en rapport, der indeholder en bedømmelse af den anvendte begrænsning af den betalte procentsats.
- (8) Fravigelsesforanstaltningerne vil kun i ubetydelig grad påvirke den samlede moms, der opkræves i det endelige forbrugsled, og får ingen negative virkninger for Unionens egne indtægter hidrørende fra moms.
- (9) Beslutning 2007/441/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

I beslutning 2007/441/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 6 affattes således:

»Artikel 6

Enhver anmodning om tilladelse til at forlænge fravigelsesforanstaltningerne i denne beslutning skal indgives til Kommissionen senest den 1. april 2022. Anmodningen skal ledsages af en rapport, der indeholder en bedømmelse af den begrænsning af den betalte procentsats, der anvendes på grundlag af denne beslutning.«

- 2) Artikel 7 affattes således:

»Artikel 7

Denne beslutning udløber den 31. december 2022.«

Artikel 2

Denne afgørelse får virkning på dagen for meddelelsen.

Den finder anvendelse fra den 1. januar 2020.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. december 2019.

På Rådets vegne
Formand
M. LINTILÄ

RÅDETS AFGØRELSE (EU, Euratom) 2019/2139**af 10. december 2019****om udpegning af to medlemmer af Udvalget af Uafhængige Fremtrædende Personer, jf. artikel 11, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1141/2014 om statut for og finansiering af europæiske politiske partier og europæiske politiske fonde**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Atomenergifællesskab,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1141/2014 af 22. oktober 2014 om statut for og finansiering af europæiske politiske partier og europæiske politiske fonde ⁽¹⁾, særlig artikel 11, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved artikel 11, stk. 1, i forordning (EU, Euratom) nr. 1141/2014 oprettes et udvalg af uafhængige fremtrædende personer (»udvalget«).
- (2) I artikel 11, stk. 1, i forordning (EU, Euratom) nr. 1141/2014 fastsættes, at udvalget består af seks medlemmer, hvoraf Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen hver udpeger to medlemmer. Udvalget skal fornys senest seks måneder efter afslutningen af Europa-Parlamentets første mødeperiode efter hvert valg til Europa-Parlamentet. Medlemmernes mandater kan ikke forlænges —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Følgende udpeges som medlemmer af Udvalget af Uafhængige Fremtrædende Personer for udvalgets mandatperiode:

— Algis KRUPAVIČIUS

— Christian WALDHOFF.

2. Udpegningen er betinget af, at hvert indstillet medlem undertegner den erklæring om uafhængighed og fravær af interessekonflikter, der er knyttet som bilag til denne afgørelse.

Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. december 2019

På Rådets vegne

T. TUPPURAINEN

Formand

⁽¹⁾ EUT L 317 af 4.11.2014, s. 1.

BILAG

ERKLÆRING OM UAFHÆNGIGHED OG FRAVÆR AF INTERESSEKONFLIKTER

Undertegnede,, erklærer, at jeg er bekendt med artikel 11, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1141/2014 om statut for og finansiering af europæiske politiske partier og europæiske politiske fonde og vil varetage hvervet som medlem af Udvalget af Uafhængige Fremtrædende Personer i fuld uafhængighed og i fuld overensstemmelse med bestemmelserne i nævnte forordning.

Jeg vil hverken søge eller tage imod instrukser fra nogen institution eller regering eller fra noget andet organ, kontor eller agentur. Jeg vil afholde mig fra enhver handling, som er i modstrid med karakteren af mit hverv.

Jeg erklærer, at jeg efter min bedste overbevisning ikke har nogen interessekonflikter. Der er tale om en interessekonflikt, når en upartisk og objektiv varetægtelse af hvervet som medlem af Udvalget af Uafhængige Fremtrædende Personer bringes i fare af familiemæssige, personlige, politiske, nationale, filosofiske, religiøse eller økonomiske grunde eller ethvert andet interessefællesskab med modtageren.

Jeg erklærer navnlig, at jeg ikke er medlem af Europa-Parlamentet, Rådet eller Kommissionen. Jeg er ikke valgt til nogen politisk forsamling. Jeg er hverken ansat som tjenestemand eller øvrig ansat i Den Europæiske Union. Jeg er hverken nuværende eller tidligere ansat i et europæisk politisk parti eller en europæisk politisk fond.

Udfærdiget i ..., den ...

[DATO + UNDERSKRIFT
for det indstillede medlem
af Udvalget
af Uafhængige Fremtrædende Personer]

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2019/2140**af 21. oktober 2019****om statsstøttesag SA.52194 — 2019/C (ex 2018/FC) — Den Slovakiske Republik —
Omsætningsafgift for detailhandelen i Slovakiet***(meddelt under nummer C(2019) 7474)***(Kun den slovakiske udgave er autentisk)****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit, og

ud fra følgende betragtninger:

1. PROCEDURE

- (1) Den 13. december 2018 vedtog det slovakiske parlament loven om den særlige afgift på detailhandelskæder («loven om detailhandelsafgift») ⁽¹⁾, hvormed der blev indført en omsætningsafgift for detailhandlende, der sælger fødevarer til slutbrugere («detailhandelsafgiften»). Loven trådte i kraft den 1. januar 2019. Den første periode, hvor afgiften påløb, var januar-marts 2019 med, og afgiftsbeløbet skulle betales senest ultimo april 2019.
- (2) Kommissionen blev opmærksom på detailhandelsafgiften efter at have modtaget oplysninger herom fra og med oktober 2018. Den 21. december 2018 modtog Kommissionen en klage med påstand om, at undtagelser fra afgiften i henhold til loven om detailhandelsafgift udgør statsstøtte til fordel for visse detailhandlende.
- (3) Den 11. januar 2019 skrev Kommissionens tjenestegrene til Slovakiet for at anmode om oplysninger om detailhandelsafgiften. Den 22. januar 2019 sendte Kommissionens tjenestegrene klagen videre Slovakiet med henblik på at modtage eventuelle bemærkninger.
- (4) Den 7. februar 2019 modtog Kommissionen Slovakiets svar på brevet af 11. januar 2019 såvel som landets bemærkninger til klagen.
- (5) Den 13. februar 2019 sendte Kommissionens tjenestegrene et brev til de slovakiske myndigheder med oplysninger om deres foreløbige holdninger til sagen, og de blev ved samme lejlighed underrettet om, at Kommissionen overvejede at udstede et påbud om indstilling af foranstaltningen i henhold til artikel 13, stk. 1, i Rådets forordning (EU) 2015/1589 ⁽²⁾, og de fik mulighed for at fremsætte bemærkninger.
- (6) Den 5. marts 2019 besvarede Slovakiet Kommissionens brev af 13. februar 2019.
- (7) Ved brev af 2. april 2019 meddelte Kommissionen Slovakiet, at den havde truffet afgørelse om at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) over for den foranstaltning, der var blevet indført ved loven om detailhandelsafgift («åbningsafgørelsen»). Kommissionen stillede også krav om øjeblikkelig indstilling af foranstaltningen i henhold til artikel 13, stk. 1, i forordning (EU) 2015/1589.
- (8) Åbningsafgørelsen blev offentliggjort i *Den Europæiske Union Tidende* ⁽³⁾. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte bemærkninger til den pågældende støtteforanstaltning.
- (9) Slovakiet indsendte bemærkninger til åbningsafgørelsen ved brev af 13. maj 2019, og det blev meddelt Kommissionen, at loven om detailhandelsafgift var blevet ophævet.

⁽¹⁾ Lov nr. 385/2018 af 13. december 2018 om en særlig afgift på detailhandelskæder og om ændring af lov nr. 595/2003 om indkomstskat med senere ændringer.

⁽²⁾ Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9).

⁽³⁾ EUT C 194 af 7.6.2019, s. 11.

- (10) Efter at have modtaget oplysninger fra Slovakiet den 13. maj 2019 sendte Kommissionens tjenestegrene den 29. maj 2019 et brev til landet med en anmodning om yderligere oplysninger om lovens juridiske status. Den 10. juni 2019 besvarede Slovakiet Kommissionens brev.
- (11) Kommissionen modtog ingen bemærkninger fra interesserede parter til åbningsafgørelsen.

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

- (12) Med loven om detailhandelsafgift blev der indført en afgift med følgende hovedkarakteristika:
- a) en afgift på 2,5 % af den samlede omsætning hos detailhandlende, der sælger fødevarer (herunder omsætning, der stammer fra salg af andre varer end fødevarer);
 - b) hvis mindst 25 % af deres omsætning stammer fra salg af fødevarer til slutforbrugere;
 - c) hvis de opererer i mindst 15 % af alle slovakiske administrative distrikter;
 - d) medlemmerne af franchise- og handelsalliancer behandles som særskilte afgiftspligtige med henblik på opfyldelsen af betingelserne for anvendelse af detailhandelsafgiften;
 - e) følgende detailhandlende er fritaget for afgiften:
 - 1) små og mellemstore virksomheder som defineret i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 ^(*)
 - 2) storkøkkener
 - 3) detailhandlende, der er fødevareproducenter (eller tilknyttet fødevareproducenter), og som genererer mindst 80 % af deres nettoomsætning ved salg til slutforbrugere af de fødevarer, de producerer
 - 4) detailhandlende, som genererer mindst 80 % af deres omsætning ved salg af en enkelt kategori af fødevarer
 - 5) detailhandlende, for hvilke afgiften ikke overskrider 5 000 EUR pr. kvartal
 - f) i skattegrundlaget indgår ikke nettoomsætningen i detailforretninger beliggende i:
 - 1) de mindst udviklede distrikter i Slovakiet med maksimalt 10 ansatte
 - 2) kommuner med ikke over tre forretningssteder, der sælger fødevarer til slutforbrugere.
- (13) I henhold til loven om detailhandelsafgift skal landbrugsministeriet bruge nettoprovenuet fra detailhandelsafgiften til især at støtte landbrugs- og fødevaresektoren. Nettoprovenuet er lig med differencen mellem a) indtægterne fra detailhandelsafgiften og b) reduktionen i selskabsindkomstskat som følge af fradraget af detailhandelsafgiften.

3. OPHÆVELSE AF FORANSTALTNINGEN

- (14) Ved brev af 13. maj 2019 meddelte Slovakiet Kommissionen, at loven om detailhandelsafgift var blevet ophævet ved lov nr. 88/2019 af 9. april 2019 (se betragtning 9 ovenfor). Derfor fandt Slovakiet, at Kommissionens formelle undersøgelse ikke længere var relevant.
- (15) Som svar på en anmodning om mere detaljerede oplysninger meddelte Slovakiet ved brev af 10. juni 2019 Kommissionen, at ophævelsen af loven om detailhandelsafgift ikke skete med tilbagevirkende kraft, eftersom dette ikke er tilladt i henhold til slovakisk ret. Loven om ophævelse af loven om detailhandelsafgift trådte i kraft den 9. april 2019, og loven om detailhandelsafgift blev ophævet samme dato.

^(*) Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1).

- (16) Efter anmodning fra Kommissionens tjenestegrene oplyste Slovakiet desuden, at de virksomheder, der havde været omfattet af den ophævede lov om detailhandelsafgift, mens den var gældende, ikke var forpligtet til at betale afgiften, og at Slovakiet ikke havde ret til at opkræve den. Endelig bekræftede Slovakiet, at ingen virksomheder havde foretaget indbetaling af detailhandelsafgiften.
- (17) Det betyder, at ifølge oplysningerne fra Slovakiet er loven om detailhandelsafgift blevet ophævet, og den har ikke resulteret i afgiftsbetaling eller afgiftspligt i den periode, hvor den var gældende.
- (18) Som følge af Slovakiets ophævelse af loven om detailhandelsafgift er den formelle undersøgelsesprocedure der blev indledt over for den pågældende foranstaltning, ikke længere relevant.

4. KONKLUSION

- (19) Proceduren efter artikel 108, stk. 2, i TEUF er ikke længere relevant grundet Slovakiets ophævelse af loven om detailhandelsafgift og bør derfor afsluttes —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Som følge af Slovakiets ophævelse af loven om detailhandelsafgift er den formelle undersøgelsesprocedure, der den 2. april 2019 blev indledt efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde over for støtteforanstaltningen under loven om detailhandelsafgift, ikke længere relevant, hvorfor den afsluttes.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Den Slovakiske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. oktober 2019.

På Kommissionens vegne
Margrethe VESTAGER
Medlem af Kommissionen

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

Kun de originale FN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs nuværende status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af FN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343, der findes på adressen:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29docstts.html>

FN-regulativ nr. 14 — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår forankringer til sikkerhedsseler [2019/2141]

Omfattende al gældende tekst frem til:

Ændringsserie 09 — ikrafttrædelsesdato: Den 29. december 2018

INDHOLDSFORTEGNELSE

REGULATIV

1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Ansøgning om godkendelse
4. Godkendelse
5. Specifikationer
6. Prøvninger
7. Inspektion under og efter statisk prøvning af sikkerhedsseleforankringer
8. Ændringer og udvidelse af godkendelse af køretøjstype
9. Produktionens overensstemmelse
10. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
11. Betjeningsvejledning
12. Endeligt ophør af produktionen
13. Navne og adresser på de tekniske tjenester, der er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningerne, og på de typegodkendende myndigheder
14. Overgangsbestemmelser

BILAG

1. Meddelelse
2. Udformning af godkendelsesmærket
3. Placering af effektive seleforankringer
4. Metode til bestemmelse af H-Punkt og faktisk torsovinkel for siddepladser i motorkøretøjer
5. Trækanordning
6. Mindste antal forankringspunkter og placering af nedre forankringer
7. Dynamisk prøvning som alternativ til statisk prøvning af sikkerhedsseleforankrings styrke
8. Specifikationer for prøvedukker

1. ANVENDELSESOMRÅDE

Denne forordning finder anvendelse på:

køretøjer i klasse M og N ⁽¹⁾ for så vidt angår sikkerhedsseleforankringer, som er beregnet til voksne personer på fremadvendte, bagudvendte eller sidevendte sæder

2. DEFINITIONER

I dette regulativ forstås ved:

- 2.1. »godkendelse af et køretøj«: godkendelse af en køretøjstype, som er udstyret med forankringer til en given type sikkerhedsseler
- 2.2. »køretøjstype«: en klasse af motordrevne køretøjer, der ikke frembyder væsentlige indbyrdes forskelle, navnlig på følgende punkter: dimensioner, udformning og materialer af de dele af køretøjets stel eller sædekonstruktionen, hvorpå sikkerhedsseleforankringerne er monteret, og, hvis forankringernes styrke prøves ved den dynamiske prøvning, egenskaberne for enhver del af fastholdelsessystemet, især kraftbegrænsningsfunktionen, som har betydning for de kræfter, der påvirker sikkerhedsselerne forankringer
- 2.3. »seleforankringer«: de dele af køretøjets stel eller sædekonstruktionen eller enhver anden del af køretøjet, hvortil sikkerhedsselerne fastgøres
- 2.4. »effektiv seleforankring«: det sted, der tjener til, for hver dels vedkommende, at bestemme sikkerhedsselens vinkel i forhold til bæreren, som fastsat i punkt 5.4; det vil sige det sted, hvortil en sele skal være fæstnet for at give samme stilling som sikkerhedsselen har under brug — uanset om det er den faktiske forankring — afhængigt af sikkerhedsselens form og den måde, hvorpå den er fastgjort til forankringen.
- 2.4.1. Hvis for eksempel
- 2.4.1.1. der bruges et selestyr på køretøjets stel eller sædekonstruktionen, anses den effektive seleforankring for at være midtpunktet af selestyret dér, hvor selen forlader selestyret på den anden side af selebæreren, og
- 2.4.1.2. selen går direkte fra bæreren til en retraktor, der er fastgjort til køretøjets stel eller sædekonstruktionen uden et selestyr som mellemlid, anses den effektive forankring for at være skæringspunktet mellem oprulningsrullens akse og jordens midterplan på rullen
- 2.5. »køretøjets bund«: karrosseriets underste del, der forbinder køretøjets sidevægge. I denne forstand omfatter »køretøjets bund« forstærkningsribber, udpressede profiler og andre forstærkningsdele, selv om disse befinder sig under selve bunden, for eksempel længdevanger og tværgående vanger
- 2.6. »sæde«: en anordning, som enten er sammenbygget med køretøjets stel eller ikke, som er komplet med beklædning, og som giver siddeplads til én voksen. Udtrykket dækker både et enkelt sæde og en del af et bænkesæde med plads til én person
- 2.6.1. »forreste passagersæde«: alle sæder, hvis »forreste H-punkt« befinder sig i eller foran det lodrette tværplan, som går gennem førerens R-punkt
- 2.6.2. »fremadvendt sæde«: et sæde, som kan bruges, mens køretøjet er i bevægelse, og som vender mod køretøjets forende på en sådan måde, at sædets lodrette symmetriplan danner en vinkel på mindre end + 10 ° eller – 10 ° i forhold til køretøjets lodrette symmetriplan.
- 2.6.3. »bagudvendt sæde«: et sæde, som kan bruges, mens køretøjet er i bevægelse, og som vender mod køretøjets bagende på en sådan måde, at sædets lodrette symmetriplan danner en vinkel på mindre end + 10 ° eller – 10 ° i forhold til køretøjets lodrette symmetriplan

(¹) Som fastlagt i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punkt 2).

- 2.6.4. »sidevendt sæde«: et sæde, som kan bruges, mens køretøjet er i bevægelse, og som vender mod køretøjets side på en sådan måde, at sædets lodrette symmetriplan danner en vinkel på $90^\circ (\pm 10^\circ)$ i forhold til køretøjets lodrette symmetriplan
- 2.7. »gruppe af sæder«: enten et sæde af bænktypen eller sæder, som er adskilte, men placeret ved siden af hinanden (dvs. med de forreste forankringer for det ene sæde på linje med eller foran de bageste forankringer og på linje med eller bag ved de forreste forankringer for det andet sæde), og som kan tjene som siddeplads for en eller flere siddende voksne personer
- 2.8. »bænkesæde«: en anordning, komplet med beklædning, som giver siddeplads til flere end én voksen.
- 2.9. »sædetype«: en kategori af sæder, der ikke udviser forskelle indbyrdes på væsentlige områder som f.eks.:
- 2.9.1. sædekonstruktionens udformning, dimensioner og materialer
- 2.9.2. indstillingssystemernes og alle låsesystemernes type og dimensioner
- 2.9.3. type og dimensioner af sikkerhedsselernes forankringer på sædet, af sædets forankring og de deraf berørte dele af køretøjets stel
- 2.10. »sædeforankring«: det system, hvormed sædet er fastgjort til køretøjets stel, herunder de berørte dele af køretøjets stel
- 2.11. »indstillingsanordning«: en anordning, hvormed sædet eller dele heraf kan indstilles, således at det tilpasses kropsbygningen af den person, der bruger det. Denne indstillingsanordning kan navnlig muliggøre:
- 2.11.1. længdeindstilling
- 2.11.2. højdeindstilling
- 2.11.3. vinkelindstilling
- 2.12. »forskydningsanordning«: en anordning, hvormed sædet eller dele deraf kan forskydes eller drejes uden faste mellemstillinger, med det formål at lette adgangen til området bag det pågældende sæde
- 2.13. »spærreanordning«: en anordning, der sikrer fastholdelse af sædet og dele deraf i enhver brugsstilling, og som omfatter mekanismer til låsning af ryglænet i forhold til sædet og af sædet i forhold til køretøjet
- 2.14. »referenceområde«: området mellem to lodrette planer i længderetningen, som har en indbyrdes afstand på 400 mm, er symmetriske omkring H-punktet og er dannet ved drejning af det i regulativ nr. 21, bilag 1, beskrevne hovedatrapapparat fra lodret til vandret. Apparatet anbringes som beskrevet i nævnte bilag til regulativ nr. 21 og indstilles til maksimumslængden 840 mm
- 2.15. »kraftbegrænsende anordning for brystkassen«: enhver del af sikkerhedsselen og/eller sædet og/eller køretøjet, som har til formål at begrænse omfanget af den belastning, som personens brystkasse udsættes for i tilfælde af en kollision

3. ANSØGNING OM GODKENDELSE

- 3.1. Ansøgningen om typegodkendelse af et køretøj med hensyn til seleforankringer indgives af køretøjets fabrikant eller dennes behørigt bemyndigede repræsentant.

- 3.2. Følgende dokumenter skal vedlægges i tre eksemplarer med følgende oplysninger:
- 3.2.1. tegninger af køretøjets stel i passende målestok, som viser placeringen for seleforankringerne og (i påkommende tilfælde) de effektive seleforandringer; desuden vedlægges detaljerede tegninger af seleforankringerne
- 3.2.2. angivelse af anvendte materialer, der kan have indflydelse på seleforankringernes modstandskraft
- 3.2.3. en teknisk beskrivelse af seleforankringerne
- 3.2.4. hvis seleforankringerne er fastgjort til sædekonstruktionen:
- 3.2.4.1. en detaljeret beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til sædernes udformning, sædeforankringerne samt sædernes justerings- og låsesystemer
- 3.2.4.2. tegninger af sæderne, af deres forankring til køretøjet og af deres indstillings- og spærreanordninger, i passende målestok og tilstrækkeligt detaljerede
- 3.2.5. bevis for, at den sikkerhedssele eller fastholdelsesanordning, som anvendes ved godkendelsesprøvningen af forankringerne, er i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 16, såfremt fabrikanten vælger den alternative dynamiske styrkeprøvning.
- 3.3. Fabrikanten skal enten forsyne den tekniske tjeneste med et køretøj, der er repræsentativt for den type, der skal godkendes, eller med de dele af køretøjet, der af den tekniske tjeneste, der foretager godkendelsesprøvningerne, betragtes som væsentlige for prøvning af seleforankringerne.
4. GODKENDELSE
- 4.1. Hvis den køretøjstype, der ansøges om godkendelse for i henhold til dette regulativ, opfylder de relevante forskrifter i regulativet, meddeles der godkendelse for den pågældende køretøjstype.
- 4.2. Hver godkendt type tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre (i øjeblikket 08, svarende til ændringsserie 08) angiver den serie ændringer, som omfatter de seneste vigtige tekniske ændringer af regulativet på godkendelsens udstedelsestidspunkt. Samme kontraherende part kan ikke tildele samme godkendelsesnummer til en anden type køretøj som defineret i punkt 2.2 ovenfor.
- 4.3. Meddelelse om godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af en godkendelse, eller endeligt ophør af produktionen af en køretøjstype i henhold til dette regulativ, skal gives de kontraherende parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ, ved brug af en formular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.
- 4.4. Ethvert køretøj, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted, der er angivet i godkendelsesattesten, være påført et internationalt godkendelsesmærke bestående af følgende:
- 4.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ⁽²⁾
- 4.4.2. dette regulativs nummer til højre for den cirkel, der er foreskrevet i punkt 4.4.1

⁽²⁾ Kendingsnumrene for de kontraherende parter i 1958-overenskomsten er angivet i bilag 3 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 — <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>.

- 4.4.3. bogstavet »e« til højre for dette regulativs nummer, såfremt der er udstedt typegodkendelse i henhold til den dynamiske prøvning i bilag 7.
- 4.5. Er køretøjet i overensstemmelse med en køretøjstype, som i henhold til et eller flere andre af de til overenskomsten vedføjede regulativer er godkendt i samme stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.4.1 ovenfor foreskrevne symbol ikke gentages. I så tilfælde skal de ekstra numre og symboler for alle de regulativer, som godkendelsen er meddelt efter i det land, hvor godkendelsen er meddelt i henhold til dette regulativ, placeres i lodrette kolonner til højre for det symbol, der er beskrevet i punkt 4.4.1.
- 4.6. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og må ikke kunne slettes.
- 4.7. Godkendelsesmærket skal anbringes tæt ved eller på den identifikationsplade, som fabrikanten har anbragt på køretøjet.
- 4.8. Bilag 2 til dette regulativ giver eksempler på godkendelsesmærkets udformning.
5. SPECIFIKATIONER
- 5.1. Definitioner (jf. bilag 3)
- 5.1.1. H-punktet er et referencepunkt som defineret i bilag 4, punkt 2.3, i dette regulativ, som bestemmes på den i samme bilag angivne måde.
- 5.1.1.1. Punkt H' er et referencepunkt i overensstemmelse med det i punkt 5.1.1 definerede H, som bestemmes for alle normale brugsstillinger for sædet.
- 5.1.1.2. R-punktet er siddepladsens referencepunkt som defineret i punkt 2.4 i bilag 4 til dette regulativ.
- 5.1.2. Det tredimensionale referencesystem er defineret i tillæg 2 til dette regulativs bilag 4.
- 5.1.3. Punkterne L_1 og L_2 er de nedre effektive seleforankringer.
- 5.1.4. Punkt C er et punkt, som befinder sig 450 mm lodret over R-punktet. Hvis den i punkt 5.1.6 definerede afstand S ikke er under 280 mm, og hvis fabrikanten har anvendt den alternative formel, $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$, som er specificeret i punkt 5.4.3.3, skal den lodrette afstand mellem C og R være 500 mm.
- 5.1.5. Vinklerne α_1 og α_2 er vinklerne mellem et vandret plan og de planer, som er vinkelrette på sædets lodrette langsgående midterplan, og som går gennem R-punktet og punkterne L_1 og L_2 .
Hvis sædet er indstilleligt, skal dette krav også være opfyldt for H-punkterne for alle normale kørselsstillinger som angivet af køretøjets fabrikant.
- 5.1.6. S er afstanden i mm mellem de øvre effektive seleforankringer og et referenceplan P, som er parallelt med køretøjets langsgående midterplan og defineres således:
- 5.1.6.1. Hvis siddestillingen er veldefineret ved sædets form, defineres planet P som sædets midterplan.
- 5.1.6.2. Hvis der ikke findes en veldefineret siddestilling:
- 5.1.6.2.1. Planet P for førersædet er et lodret plan, som er parallelt med køretøjets langsgående midterplan og går gennem rattets centrum (er det indstilleligt, skal det være i midterposition), idet rattets centrum regnes for at være beliggende i ratkransens plan.
- 5.1.6.2.2. Forsædepassagerens referenceplan P er symmetrisk med førerens.

- 5.1.6.2.3. Planet P for en af de bageste yderpladser er det af fabrikanten opgivet på betingelse af, at følgende grænser for afstanden A mellem køretøjets langsgående midterplan og referenceplanet P overholdes:
- A er større end eller lig med 200 mm, hvis bænkesædet fra fabrikantens side kun er beregnet til 2 passagerer
- A er større end eller lig med 300 mm, hvis bænkesædet fra fabrikantens side er beregnet til mere end to passagerer.
- 5.2. Generelle specifikationer
- 5.2.1. Forankringer til sikkerhedsseler skal udformes, fremstilles og placeres, således at de:
- 5.2.1.1. muliggør montering af en egnet sikkerhedssæle. Seleforankringerne til de forreste pladser i siderne bør tillade anbringelse af sikkerhedsseler med retraktor og en styretrisse under særligt hensyn til karakteristika for forankringernes modstandsdygtighed, med mindre fabrikanten leverer køretøjet udstyret med andre typer sikkerhedsseler med retraktorer. Hvis forankringerne kun passer til visse typer sikkerhedsseler, bør disse typer angives på den i punkt 4.3 nævnte formular.
- 5.2.1.2. minimerer risikoen for, at selen glider, når den bæres korrekt.
- 5.2.1.3. minimerer risikoen for beskadigelse af gjorden ved kontakt med de fremspringende dele af køretøjets stel eller sædekonstruktionen
- 5.2.1.4. tillader køretøjet at overholde dette regulativs forskrifter under normal anvendelse.
- 5.2.1.5. Når det drejer sig om forankringer, der har én indstilling for at tillade personer at stige ind i køretøjet og en anden for at fastholde dem, finder dette regulativs forskrifter anvendelse på forankringer i fastholdelsespositionen.
- 5.3. Fastsat mindste antal seleforankringer
- 5.3.1. Køretøjer i klasse M og N (bortset fra de køretøjer i klasse M₂ eller M₃, som hører ind under kategori I eller A¹) skal være udstyret med seleforankringer, der opfylder kravene i nærværende regulativ.
- Hvis køretøjer i klasse M₂ eller M₃, som hører ind under kategori I eller A¹, er udstyret med seleforankringer, skal disse forankringer opfylde kravene i nærværende regulativ.
- 5.3.1.1. Forankringerne i et H-selesystem godkendt som en S-typesæle (med eller uden retraktorer) i overensstemmelse med regulativ nr. 16 skal overholde forskrifterne i regulativ nr. 14, men yderligere forankring(er) til montering af skridtgjord (enhed) er undtaget for dette regulativs forskrifter om modstandsdygtighed og placering.
- 5.3.2. Det mindste antal sikkerhedsseleforankringer for hver fremadvendt, bagadvendt eller sidevendt siddeplads er angivet i bilag 6.
- 5.3.3. For køretøjer i klasse N₁, vist i bilag 6 og markeret med symbolet Ø, tillades imidlertid for ydre siddepladser, som ikke er forsæder, to nedre forankringer, såfremt der er passage mellem et sæde og køretøjets nærmeste sidevæg, som tjener til at give passagerer adgang til andre dele af køretøjet.
- Pladsen mellem et sæde og sidevæggen betragtes som en passage, hvis afstanden, når alle døre er lukkede, mellem denne sidevæg og et lodret længdeplan, som går igennem det pågældende sædes midterlinje målt ved R-punktet og vinkelret på køretøjets langsgående midterplan, er mere end 500 mm.
- 5.3.4. For så vidt angår de midterste siddepladser, som er vist i bilag 6 og markeret med symbolet *, anses to nedre forankringer for at være tilstrækkelige, såfremt forruden befinder sig uden for det referenceområde, som er defineret i bilag 1 til regulativ nr. 21; såfremt forruden befinder sig inden for referenceområdet, kræves tre forankringer.

For så vidt angår seleforankringerne, betragtes forruden som del af referenceområdet, hvis den kan komme i statisk kontakt med prøvningsanordningen efter den metode, som beskrives i bilag 1 til regulativ nr. 21.

- 5.3.5. For hver siddeplads, som i bilag 6 er markeret med symbolet $\frac{||}{\text{r}}$, skal der være tre forankringer. Der kan anvendes to forankringer, hvis en af følgende betingelser er opfyldt:
- 5.3.5.1. der er et sæde eller andre dele af køretøjet, som er i overensstemmelse med regulativ nr. 80, tillæg 1, punkt 3.5, direkte foran, eller
- 5.3.5.2. ingen del af køretøjet befinder sig eller kan befinde sig i referenceområdet, når køretøjet er i bevægelse, eller
- 5.3.5.3. dele af køretøjet, der befinder sig inden for det nævnte referenceområde, overholder de krav til energioptagelse, som er angivet i regulativ nr. 80, tillæg 6.
- 5.3.5.4. Punkt 5.3.5.1. til 5.3.5.3. gælder ikke for førersæder.
- 5.3.6. For så vidt angår alle sæder, som kun er beregnet til anvendelse, når køretøjet holder stille, samt for alle sæder i ethvert køretøj, som ikke er omfattet af punkt 5.3.1 til 5.3.4, er seleforankringer ikke påkrævet. Hvis imidlertid køretøjet har forankringer til sådanne sæder, skal disse være i overensstemmelse med dette regulativs bestemmelser. Enhver forankring, der udelukkende er beregnet til sikkerhedsseler til handicappede eller andre fastholdelsesanordninger i henhold til regulativ nr. 107, ændringsserie 02, bilag 8, behøver ikke være i overensstemmelse med forskrifterne i nærværende regulativ.
- 5.3.7. For øverste dæk på et todækkerkøretøj gælder kravene til forsædepladserne i midten også for forsædepladserne ved siderne.
- 5.3.8. For sæder, der kan benyttes drejet eller anbragt i en anden retning, når køretøjet holder stille, finder kravene i punkt 5.3.1 kun anvendelse, når sædet vender i den retning, der i overensstemmelse med dette regulativ svarer til normal brug, når køretøjet kører på vej. Oplysningsskemaet skal indeholde en bemærkning herom.
- 5.4. Placering af seleforankringer (se bilag 3, figur 1)
- 5.4.1. Generelt
- 5.4.1.1. Forankringerne til en og samme sele kan enten alle monteres på køretøjets stel eller sædekonstruktionen eller på enhver anden del af køretøjet eller monteres fordelt på disse anbringelsesmuligheder.
- 5.4.1.2. To naboseler kan fastgøres til samme forankring, såfremt prøveforskrifterne er opfyldt.
- 5.4.2. Placering af effektive nedre seleforankringer
- 5.4.2.1. Forsæder, køretøjsklasse M_1
- For motorkøretøjer i klasse M_1 skal vinklen α_1 (modsat lukkebeslaget) være mellem 30° og 80° , og vinklen α_2 (ved lukkeanordningen) skal være mellem 45° og 80° . Begge krav til vinklerne gælder for alle normale kørestillinger for forsæderne. Såfremt mindst en af vinklerne α_1 og α_2 er konstant (f.eks. forankring fastgjort til sædet) i alle normale brugsstillinger, skal dens værdi være $60 \pm 10^\circ$. For så vidt angår justerbare sæder med et justeringssystem med en ryglæsvinkel på mindre end 20° (jf. bilag 3, figur 1) kan vinklen α_1 være under den nævnte minimumsværdi (30°), forudsat at den ikke er mindre end 20° i enhver normal brugsstilling.

5.4.2.2. Bagsæder, køretøjsklasse M_1

For motorkøretøjer i klasse M_1 skal vinklerne α_1 og α_2 være mellem 30° og 80° for alle bagsæder. Hvis bagsæderne er justerbare, skal ovennævnte vinkler gælde for alle normale kørestillinger.

5.4.2.3. Forsæder, andre køretøjsklasser end M_1

Hos andre motorkøretøjsklasser end M_1 skal vinklerne α_1 og α_2 være mellem 30° og 80° for alle normale kørestillinger for forsæderne. For så vidt angår forsæder i køretøjer, hvis største masse ikke overstiger 3,5 ton, og hvor mindst en af vinklerne α_1 og α_2 er konstant i alle normale brugsstillinger, skal dens værdi være $60 \pm 10^\circ$ (f.eks. forankring fastgjort til sædet).

5.4.2.4. Bagsæder og særlige for- eller bagsæder, andre køretøjsklasser end M_1

Ved køretøjer af andre klasser end M_1 gælder for:

- a) bænkesæder
- b) justerbare sæder (for- og bagsæder) med et justeringssystem med en ryglænvinkel på mindre end 20° (jf. bilag 3, figur 1) og
- c) andre bagsæder

at vinklerne α_1 og α_2 må være mellem 20° og 80° i alle normale brugsstillinger. For så vidt angår forsæder i køretøjer, hvis største masse ikke overstiger 3,5 ton, og hvor mindst en af vinklerne α_1 og α_2 er konstant i alle normale brugsstillinger, skal dens værdi være $60 \pm 10^\circ$ (f.eks. forankring fastgjort til sædet).

For sæder, bortset fra forsæder, på køretøjer i klasse M_2 og M_3 skal vinklerne α_1 og α_2 være mellem 45° og 90° i alle normale brugsstillinger.

5.4.2.5. Afstanden mellem de to lodrette planer, der er parallelle med køretøjets lodrette midterplan i længderetningen, og som går gennem hver af de to nedre effektive forankringer L_1 og L_2 , må for samme sele ikke være mindre end 350 mm. I tilfælde af sidevendte sæder må afstanden mellem de to lodrette planer, der er parallelle med sædets lodrette midterplan i længderetningen, og som går gennem hver af de to nedre effektive forankringer L_1 og L_2 , må for samme sele ikke være mindre end 350 mm. Såfremt der er kun et midtersæde i den bageste sæderække hos køretøjer af klasse M_1 og N_1 , må den nævnte afstand ikke være mindre end 240 mm for dette midtersæde, forudsat at det midterste bagsæde ikke kan udskiftes med andre af køretøjets sæder. Punkterne L_1 og L_2 skal befinde sig på hver sin side af sædets midterplan i længderetningen og i en afstand af mindst 120 mm fra dette.

5.4.3. De øvre effektive seleforankrings placering (jf. bilag 3)

5.4.3.1. Såfremt der er anvendt et selestyr eller en lignende anordning, og denne berører den øvre effektive seleforankrings position, bestemmes denne normalt ud fra forankringens stilling, når gjordens midterlinje i længderetningen går gennem punktet J_1 , som er successivt defineret ud fra R-punktet ved følgende tre afsnit:

- RZ: et afsnit af torsolinjen, der opad fra R-punktet måler 530 mm
- ZX: et afsnit vinkelret på køretøjets midterplan i længderetningen, og som fra punktet Z i retning af forankringen måler 120 mm
- XJ₁: et afsnit af en fremadrettet linje vinkelret på det af RZ og ZX definerede plan, og som fra punktet X måler 60 mm.

Punktet J_2 er symmetrisk med punkt J_1 om det lodrette plan i længderetningen gennem den torsolinje, som er beskrevet i punkt 5.1.2, for den dukke, der er placeret i det pågældende sæde.

Hvis der anvendes et todørssystem til at give adgang til både for- og bagsæderne, og de øvre forankringer er monteret til B-stolpen, skal systemet udformes, så det ikke hindrer adgang til og udstigning af køretøjet.

- 5.4.3.2. Den øvre effektive forankring skal være anbragt under planet FN, som er vinkelret på sædets midterplan i længderetningen og danner en vinkel på 65° med torsolinjen. For bagsædernes vedkommende kan denne vinkel reduceres til 60° . Planet FN skal være placeret således, at det skærer torsolinjen i et punkt D, således at $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 S$. Når $S \leq 200 \text{ mm}$, er $DR = 675 \text{ mm}$.
- 5.4.3.3. Den øvre effektive seleforankring skal befinde sig bag ved et plan FK, der står vinkelret på sædets midterplan i længderetningen, og som skærer torsolinjen i punktet B i en vinkel på 120° , således at $BR = 260 \text{ mm} + S$. For værdier af $S \geq 280 \text{ mm}$ kan fabrikanten vælge $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$.
- 5.4.3.4. S må ikke være mindre end 140 mm.
- 5.4.3.5. Den øvre effektive seleforankring skal anbringes bag et lodret plan vinkelret på køretøjets midterplan i længderetningen, og som går gennem punktet R som angivet i bilag 3.
- 5.4.3.6. Den øvre effektive forankring skal anbringes oven over et horisontalt plan, som går gennem punktet C som defineret i punkt 5.1.4.
- 5.4.3.6.1. Uanset kravene i punkt 5.4.3.6 skal den øvre effektive seleforankring for passagersæder i klasse M₂- og M₃-køretøjer kunne justeres under denne specifikation, hvis følgende krav er opfyldt:
- Sikkerhedsselen eller sædet skal være permanent mærket med henblik på identifikation af positionen for den øvre effektive seleforankring, der er nødvendig for at opfylde den minimale øvre forankringshøjde, som kræves i henhold til punkt 5.4.3.6. Denne markering skal tydeligt vise brugeren, når forankringen er i en position, der er egnet til brug for en voksen af normal højde
 - Den øvre effektive forankring skal være således konstrueret, at den tillader justering af højden ved hjælp af en manuel justeringsanordning, der er let tilgængelig for bæreren i siddende stilling og let at anvende
 - Den øvre effektive forankring skal være således konstrueret, at den forhindrer utilsigtet bevægelse af forankringen i opadgående retning, der under normal brug reducerer anordningens effektivitet
 - Fabrikanten skal sørge for, at der i køretøjets instruktionsbog er en klar vejledning om justering af sådanne systemer samt rådgivning om egnetheden og begrænsningerne for personer af lav højde.
- Såfremt anordningen til justering af skulderhøjde ikke er direkte fastgjort til køretøjets konstruktion eller til sædekonstruktionen, men realiseres ved hjælp af en fleksibel anordning til højdeindstilling af skulderen, skal:
- kravene i litra a) og d) ovenfor stadig være opfyldt som led i typegodkendelsen i henhold til regulativ nr. 14 ved brug af den fastholdelsesanordning, der skal installeres
 - der foreligge dokumentation for, at sikkerhedsselen og den tilhørende fleksible anordning til indstilling af selehøjde ved skulder er i overensstemmelse med kravene til fastholdelsesanordninger i regulativ nr. 16, og kravene i litra b) og c) skal være opfyldt i henhold til punkt 8.3 i regulativ nr. 16, typegodkendelse.
- 5.4.3.7. Ud over den i punkt 5.4.3.1 angivne øvre forankring kan der være monteret supplerende øvre effektive forankringer, hvis en af følgende betingelser er opfyldt:
- 5.4.3.7.1. De supplerende forankringer skal overholde forskrifterne i punkt 5.4.3.1 til 5.4.3.6.

- 5.4.3.7.2. De supplerende forankringer kan benyttes uden brug af værktøj, er i overensstemmelse med forskrifterne i punkt 5.4.3.5 og 5.4.3.6 og befinder sig i et af de områder, der er bestemt ved, at det i dette regulativs bilag 3, figur 1, afgrænsede område forskydes 80 mm lodret opefter eller nedefter.
- 5.4.3.7.3. Forankringen(-erne) er bestemt for en H-sele og er i overensstemmelse med forskrifterne i punkt 5.4.3.6, såfremt de(n) er beliggende bag planet i tværretningen gennem referencelinjen og er placeret således:
- 5.4.3.7.3.1. Såfremt der er en enkelt forankring: i det fælles område af de to diedre, som begrænses af de to lodrette linjer gennem de i punkt 5.4.3.1 definerede punkter J_1 og J_2 , og hvis vandrette tværsnit er vist i dette regulativs bilag 3, figur 2.
- 5.4.3.7.3.2. Såfremt der er to forankringer: i det af de ovenstående definerede diedre, som er passende, forudsat at ingen forankring er længere end 50 mm fra det punkt, som er symmetrisk med og spejlvendt i forhold til den anden forankring omkring planet P, der er defineret i punkt 5.1.6, for det pågældende sæde.
- 5.5. Dimensioner for forankringshuller med gevind
- 5.5.1. Forankringsbeslagene skal have et gevindskåret boltehul på 11,11 mm (7/16 tomme) 20 UNF 2 B.
- 5.5.2. Såfremt køretøjet fra fabrikantens side er monteret med sikkerhedsseler, som er fæstnet til alle for det pågældende sæde foreskrevne forankringer, behøver disse forankringer ikke overholde de i punkt 5.5.1 fastsatte forskrifter, forudsat at de overholder de andre bestemmelser i dette regulativ. I øvrigt gælder kravet i punkt 5.5.1 ikke for de ekstra forankringer, som opfylder kravet i punkt 5.4.3.7.3.
- 5.5.3. Det skal være muligt at afmontere sikkerhedsselen fra forankringen, uden at denne beskadiges.
6. PRØVNINGER
- 6.1. Almindelige prøvninger af sikkerhedsseleforankringer
- 6.1.1. Forudsat, at forskrifterne fra punkt 6.2 er opfyldt og i henhold til fabrikantens anmodning:
- 6.1.1.1. kan prøvningerne udføres enten på køretøjets stel eller på et komplet køretøj.
- 6.1.1.2. kan prøvningerne indskrænkes til at omfatte forankringer for kun ét sæde eller én gruppe af sæder, forudsat at:
- a) de pågældende forankringer har samme konstruktionsmæssige egenskaber som dem, der tilhører de andre sæder eller grupper af sæder, og
- b) når sædet eller gruppen af sæder er helt eller delvis forsynet med sådanne forankringer, har sædet eller gruppen af sæder de samme konstruktionsmæssige egenskaber som de øvrige sæder eller grupper af sæder.
- 6.1.1.3. kan ruder og døre være monteret eller ikke, åbne eller lukkede.
- 6.1.1.4. kan ethvert element, der hører til køretøjstypen, og som kan virke afstivende på køretøjets stel, være monteret.
- 6.1.2. Sæderne skal være monteret og anbragt i den kørsels- eller brugsstilling, der af den tekniske tjeneste, som foretager godkendelsesprøvningerne, anses for at være den ugunstigste med hensyn til modstandsdygtighed. Sædernes stilling skal angives i prøverapporten. Hvis ryglænet er indstilleligt, fastlåses det som angivet af fabrikanten, eller hvis intet er angivet, på en sådan måde, at den faktiske hældningsvinkel ved køretøjer af klasse M_1 og N_1 ligger så nær 25° og ved andre køretøjsskasser så nær 15° som muligt.

- 6.2. Fastgørelse af køretøjet til prøvning af sikkerhedsseleforankringer
- 6.2.1. Den metode, der anvendes til fastgørelse af køretøjet under prøvningen, må ikke bevirke, at seleforankringerne eller deres forankringsområder forstærkes, eller at stellets normale deformation formindskes.
- 6.2.2. En fastgørelsesanordning anses for tilfredsstillende, når den ikke påvirker et område, der strækker sig over hele stellets bredde, og hvis stellet eller køretøjet er blokeret eller fastgjort foran, i en afstand af mindst 500 mm fra den forankring, der prøves, og hvis det er fastgjort bagtil, mindst 300 mm fra forankringen.
- 6.2.3. Det tilrådes at lade stellet hvile på støtter, som er anbragt tilnærmelsesvis lodret under hjulakslerne, eller, hvis dette ikke er muligt, under ophængningspunkterne.
- 6.2.4. Såfremt der benyttes en anden fastgørelsesmetode end den i dette regulativs punkt 6.2.1 til 6.2.3 foreskrevne, skal dens ligeværdighed godtgøres.
- 6.3. Almindelige prøvningsforskrifter for sikkerhedsseleforankringer
- 6.3.1. Alle forankringer for samme gruppe sæder bør prøves samtidig. Hvis der imidlertid er risiko for, at asymmetrisk belastning af sæderne og/eller forankringerne fører til svigt, kan der gennemføres en supplerende prøvning uden asymmetrisk belastning.
- 6.3.2. Der skal anvendes en trækraft i en vinkel på $10^\circ \pm 5^\circ$ over vandret i planet parallelt med køretøjets midterplan i længderetningen.
- Der påføres en foreløbig belastning på 10 % med en tolerance på ± 30 % af målbelastningen; belastningen øges til 100 % af den relevante målbelastning.
- 6.3.3. Den fulde belastning påføres så hurtigt som muligt og inden for en maksimal belastningstid på 60 sek.
- Fabrikanten kan dog anmode om, at belastningen påføres i løbet af 4 sek.
- Seleforankringerne skal modstå den specificerede belastning i mindst 0,2 sek.
- 6.3.4. De trækanordninger, der skal anvendes ved de under punkt 6.4 beskrevne prøvninger, er beskrevet i bilag 5. De anordninger, som er vist i figur 1 i bilag 5, placeres på sædehynden og skubbes så vidt muligt op mod ryglænet, mens selegjorden strammes omkring den. Den anordning, der er vist i figur 2 i bilag 5, sættes på plads, og selegjorden placeres omkring den og strammes til. Under denne del må der ikke påføres nogen foreløbig belastning af sikkerhedsseleforankringerne ud over den minimumsbelastning, som er nødvendig for placere prøvningsanordningen korrekt.
- Den trækanordning på enten 254 mm eller 406 mm, der anvendes ved hver siddeplads, skal være af en sådan art, at dens bredde så vidt muligt svarer til afstanden mellem de nedre forankringer.
- Ved placering af trækanordningen skal enhver påvirkning under trækprøvningen, som har en negativ indvirkning på belastningen og fordelingen heraf, forhindres.
- 6.3.5. Forankringerne til sæder, der har øvre forankringer, skal underkastes prøvninger under følgende forhold:
- 6.3.5.1. Forreste sæder i siderne:
- Forankringerne skal underkastes de i punkt 6.4.1 nævnte prøvninger, under hvilke de påvirkes ved hjælp af en anordning, der har samme geometri som en trepunktsikkerhedssele omfattende retraktor og styretrisse eller selestyr ved den øvre forankring. Er der flere forankringer end det i punkt 5.3 foreskrevne antal, skal forankringerne underkastes den i punkt 6.4.5 foreskrevne prøve, under hvilken kræfterne overføres til forankringerne ved hjælp af en anordning, der svarer til den type sikkerhedssele, der skal anvendes i forbindelse med de pågældende forankringer.

- 6.3.5.1.1. Hvis retraktoren ikke er fæstnet til den påkrævede ydre nedre seleforankring, eller hvis retraktoren er fæstnet til den øvre seleforankring, skal den nedre seleforankring også underkastes den i punkt 6.4.3 foreskrevne prøvning.
- 6.3.5.1.2. I ovennævnte tilfælde kan de i punkt 6.4.1 og 6.4.3 foreskrevne prøvninger på fabrikantens begæring udføres på to forskellige stel.
- 6.3.5.2. Bageste pladser i siderne og alle midterpladser:
- Forankringerne underkastes de under punkt 6.4.2 nævnte prøvninger, under hvilke disse forankringer påvirkes ved hjælp af en anordning, der har samme geometri som en trepunktssæle uden retractor, og den under punkt 6.4.3 nævnte prøvning, under hvilke de nedre forankringer påvirkes ved hjælp af en anordning, der har samme geometri som en hoftele. De to prøvninger kan på fabrikantens begæring udføres på to forskellige stel.
- 6.3.5.3. Når en fabrikant leverer sit køretøj med sikkerhedsseler, kan de tilsvarende forankringer på fabrikantens anmodning nøjes med at blive underkastet en prøvning, under hvilken de påvirkes ved hjælp af en anordning med samme geometri som de sikkerhedsseler, der skal monteres på forankringerne.
- 6.3.6. Når de bageste pladser ved siderne og midterpladserne ikke er forsynet med øvre forankringer, skal de nedre forankringer underkastes den i punkt 6.4.3 nævnte prøvning, under hvilken de påvirkes af en anordning med samme geometri som en hoftele.
- 6.3.7. Hvis køretøjet er beregnet til andre anordninger, som forhindrer selerne i at blive forbundet direkte til forankringerne uden ruller eller lignende som mellemled, eller som nødvendiggør forankringer ud over de i punkt 5.3 nævnte, skal sikkerhedsselen eller et arrangement af kabler, ruller osv., der er repræsentativt for sikkerhedsseleudstyret, forbindes til forankringerne med en sådan anordning i køretøjet, og forankringerne skal underkastes prøvninger i overensstemmelse med de i punkt 6.4 nævnte, alt efter omstændighederne.
- 6.3.8. Der kan benyttes en anden prøvningsmetode end den i punkt 6.3 foreskrevne, men i så tilfælde skal dens ligeværdighed godtgøres.
- 6.4. Særlige prøvningsforskrifter for sikkerhedsseleforankringer
- 6.4.1. Prøvning ved en trepunktssæle med retractor, der omfatter styretrisse eller selestyr ved den øvre seleforankring
- 6.4.1.1. En særlig styretrisse eller et særligt selestyr til kablet eller selen, som er egnet til overførsel af kraften fra trækanordningen, eller den af fabrikanten leverede styretrisse eller selestyr, monteres på den øvre forankring.
- 6.4.1.2. Trækanordningen (jf. bilag 5, figur 2), der er forbundet med samme seles forankringer, påføres en prøvebelastning på $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ ved hjælp af en anordning med samme geometri som en sådan seles øvre torsogjord. Såfremt der er tale om andre køretøjsklasser end M_1 og N_1 , skal prøvningsbelastningen være $675 \pm 20\text{ daN}$ med undtagelse af M_3 - og N_3 -køretøjer, for hvilke der anvendes en belastning på $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.1.3. Samtidig påføres en trækanordning (jf. bilag 5, figur 1), som er forbundet med de to nedre seleforankringer, en trækraft på $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$. Såfremt der er tale om andre køretøjsklasser end M_1 og N_1 , skal prøvningsbelastningen være $675 \pm 20\text{ daN}$ med undtagelse af M_3 - og N_3 -køretøjer, for hvilke der anvendes en belastning på $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.2. Prøvning ved en trepunktssæle uden retractor eller med retractor ved øvre forankring

- 6.4.2.1. En trækanordning (jf. bilag 5, figur 2) forbundet med den øvre forankring og den modstående nedre forankring til samme sele påføres en prøvningsbelastning på $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$; hvis fabrikanten har leveret en retraktor til den øvre forankring, benyttes denne. Såfremt der er tale om andre køretøjsklasser end M_1 og N_1 , skal prøvningsbelastningen være $675 \pm 20\text{ daN}$ med undtagelse af M_3 - og N_3 -køretøjer, for hvilke der anvendes en belastning på $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.2.2. Samtidig påføres en trækanordning (jf. bilag 5, figur 1) forbundet med de nedre seleforankringer en trækraft på $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$. Såfremt der er tale om andre køretøjsklasser end M_1 og N_1 , skal prøvningsbelastningen være $675 \pm 20\text{ daN}$ med undtagelse af M_3 - og N_3 -køretøjer, for hvilke der anvendes en belastning på $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.3. Prøvning ved hofteseler
- En trækanordning (jf. bilag 5, figur 1), der er forbundet til de to nedre forankringer, påføres en prøvningsbelastning på $2\,225\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$. Såfremt der er tale om andre køretøjsklasser end M_1 og N_1 , skal prøvningsbelastningen være $1\,110 \pm 20\text{ daN}$ med undtagelse af M_3 - og N_3 -køretøjer, for hvilke der anvendes en belastning på $740 \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.4. Prøvning, når forankringsbeslagene alle sidder på de dele, der indgår i sædekonstruktionen eller er fordelt på køretøjets stel og sædekonstruktionen
- 6.4.4.1. Alt efter omstændighederne udføres de i punkt 6.4.1, 6.4.2 og 6.4.3 specificerede prøvninger, idet der for hvert sæde og for hver gruppe af sæder tilføjes den nedenfor angivne supplerende kraft.
- 6.4.4.2. De i punkt 6.4.1, 6.4.2 og 6.4.3 omhandlede belastninger suppleres med en kraft svarende til 20 gange vægten af det komplette sæde. Inertibelastningen påføres sædet eller relevante dele af dette i overensstemmelse med den fysiske effekt, det pågældende sædes masse har for sædeforankringerne. Fastsættelsen af den eller de yderligere belastning(er) og fordelingen heraf foretages af fabrikanten og godkendes af den tekniske tjeneste.
- For køretøjer i klasse M_2 og N_2 , skal denne kraft svare til 10 gange massen af det komplette sæde. For køretøjer i klasse M_3 og N_3 , skal den svare til 6,6 gange massen af det komplette sæde.
- 6.4.5. Prøvning ved særlige seletyper
- 6.4.5.1. Trækanordningen (jf. bilag 5, figur 2), der er forbundet med forankringsbeslagene til samme sele, påføres en prøvningsbelastning på $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$ ved hjælp af en anordning med samme geometri som en sådan seles øvre torsogjord(er).
- 6.4.5.2. Samtidig påføres en trækanordning (jf. bilag 5, figur 3) forbundet med de to nedre seleforankringer en trækraft på $1\,350\text{ daN} \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.5.3. Såfremt der er tale om andre køretøjsklasser end M_1 og N_1 , skal prøvningsbelastningen være $675 \pm 20\text{ daN}$ med undtagelse af M_3 - og N_3 -køretøjer, for hvilke der anvendes en belastning på $450 \pm 20\text{ daN}$.
- 6.4.6. Prøvning ved bagudvendte sæder
- 6.4.6.1. Forankringspunkterne prøves ved de kræfter, som er foreskrevet i punkt 6.4.1, 6.4.2 eller 6.4.3. I hvert tilfælde skal prøvebelastningen svare til den belastning, der foreskrives for M_3 - eller N_3 -køretøjer.
- 6.4.6.2. Prøvningsbelastningen skal påføres i fremadgående retning i forhold til det pågældende sædes placering i overensstemmelse med den i punkt 6.3 foreskrevne procedure.

6.4.7. Prøvning ved sidevendte sæder

6.4.7.1. Forankringspunkterne prøves ved de kræfter, som er foreskrevet i punkt 6.4.3 for M₃-køretøjer.

6.4.7.2. Prøvningsbelastningen skal påføres i fremadgående retning i forhold til køretøjet i overensstemmelse med den i punkt 6.3 foreskrevne procedure. I de tilfælde, hvor sidevendte sæder er grupperet sammen på en basisstruktur, skal sikkerhedsselerens forankringspunkter for hver siddeplads i gruppen prøves separat. Desuden skal basisstrukturen prøves som beskrevet i punkt 6.4.8.

6.4.7.3. I bilag 5, figur 1b, ses en trækanordning, der er tilpasset til prøvningen af sidevendte sæder.

6.4.8. Prøvning af sidevendte sæders basisstruktur

6.4.8.1. Basisstrukturen for et sidevendt sæde eller en gruppe sidevendte sæder prøves ved de kræfter, som er foreskrevet i punkt 6.4.3 for M₃-køretøjer.

6.4.8.2. Prøvningsbelastningen skal påføres i fremadgående retning i forhold til køretøjet i overensstemmelse med den i punkt 6.3 foreskrevne procedure. I de tilfælde, hvor sidevendte sæder er grupperet sammen, skal basisstrukturen prøves separat for hver siddeplads i gruppen.

6.4.8.3. Påføringspunktet for de kræfter, der foreskrives i henholdsvis punkt 6.4.3 og 6.4.4, skal i videst muligt omfang svare til H-punktet og den linje, der dannes af et vandret plan og et lodret tværplan gennem de relevante H-punkt for hver siddeplads.

6.5. Ved en gruppe af sæder som beskrevet i punkt 1 i bilag 7 kan bilfabrikanten vælge at anvende den i bilag 7 beskrevne dynamiske prøvning i stedet for den i punkt 6.3 og 6.4 foreskrevne statiske prøvning.

7. INSPEKTION UNDER OG EFTER STATISK PRØVNING AF SIKKERHEDSSELEFORANKRINGER

7.1. Alle forankringer skal kunne holde til den i punkt 6.3 og 6.4 fastsatte prøvning. Der kan tillades en varig deformation, herunder et delvist brud, af forankringerne eller områderne omkring disse, såfremt den foreskrevne kraft er opretholdt i den fastsatte tid. Under prøvningen skal minimumsafstandene mellem de i punkt 5.4.2.5 nævnte nedre forankringer og de i punkt 5.4.3.6 opstillede krav vedrørende de øvre effektive seleforankringer overholdes.

7.1.1. For køretøjer i klasse M₁, som har en tilladt totalmasse på maksimalt 2,5 ton, og hvis øvre sikkerhedsseleforankring er fastgjort til sædekonstruktionen, må den øvre effektive sikkerhedsseleforankring under prøvningen ikke forskydes længere fremad end til et tværplan, som går gennem R-punktet og punktet C for det pågældende sæde (jf. figur 1 i bilag 3 til dette regulativ).

For andre køretøjer end de ovennævnte må den øvre effektive sikkerhedsseleforankring under prøvningen ikke forskydes længere fremad end til et tværplan, som hælder 10° fremad og går gennem sædets R-punkt.

Den maksimale forskydning af det øvre effektive forankringspunkt måles under prøvningen.

Hvis forskydningen af det øvre effektive forankringspunkt overstiger ovennævnte grænse, skal fabrikanten over for den tekniske tjeneste godtgøre, at personen i bilen ikke udsættes for fare. Eksempelvis kan prøvningsproceduren i regulativ nr. 94 følges, eller der kan udføres en slædeprøve med tilsvarende effekt for at illustrere, at der er tilstrækkelig plads til at overleve.

7.2. I køretøjer, som har forskydnings- og spærreanordninger, der gør det muligt for personer på alle sæder at stige ud af køretøjet, skal sådanne anordninger stadig kunne betjenes med hånden, efter at trækraftens påvirkning er ophørt.

- 7.3. Efter prøvningerne opmåles enhver beskadigelse af forankringerne og af de konstruktionsdele, der har været udsat for belastning under prøvningerne.

7.4. Undtaget herfra er de øvre forankringer til et eller flere sæder i køretøjer i klasse M₂ over 3,5 ton og M₃, som overholder forskrifterne i regulativ nr. 80, idet disse ikke skal opfylde bestemmelserne i punkt 7.1 om overholdelse af punkt 5.4.3.6.

8. ÆNDRINGER OG UDVIDELSE AF GODKENDELSE AF KØRETØJSTYPE

8.1. Enhver ændring af køretøjstypen skal meddeles den typegodkendende myndighed, som godkender køretøjstypen. Denne myndighed kan da enten:

8.1.1. anse det for usandsynligt, at ændringerne vil få en mærkbar negativ virkning, og at køretøjet under alle omstændigheder fortsat opfylder kravene eller

8.1.2. kræve en yderligere prøvningsrapport fra den tekniske tjeneste, som er ansvarlig for prøvningens udførelse.

8.2. Godkendelse eller afslag på godkendelse skal sammen med detaljer om ændringerne meddeles i henhold til fremgangsmåden beskrevet i punkt 4.3 ovenfor til de kontraherende parter, der anvender dette regulativ.

8.3. Den kompetente myndighed, som meddeler udvidelse af en godkendelse, tildeler udvidelsen et serienummer og underretter de andre kontraherende parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelse, der svarer til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

9. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

Procedurerne til sikring af produktionens overensstemmelse skal opfylde bestemmelserne i overenskomstens skema 1 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), idet følgende forskrifter finder anvendelse:

9.1. Ethvert køretøj, som bærer et godkendelsesmærke som foreskrevet i dette regulativ, skal være i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype for så vidt angår enkeltheder, der har betydning for sikkerhedsseleforankringernes egenskaber.

9.2. For at kontrollere overensstemmelsen med de i punkt 9.1. foreskrevne krav, skal der undersøges et tilstrækkeligt antal stikprøver af serieproducerede køretøjer, som bærer det godkendelsesmærke, som kræves ifølge dette regulativ.

9.3. Som hovedregel skal ovennævnte kontrol begrænses til måltagning. Imidlertid underkastes køretøjer i nødvendigt omfang nogle af de i punkt 6 beskrevne prøvninger, som udvælges af den tekniske tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningerne.

10. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE

10.1. Godkendelser, som er meddelt for en type køretøj i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis forskrifterne i punkt 9.1 ovenfor ikke er opfyldt, eller hvis køretøjets sikkerhedsseleforankringer ikke har bestået den i punkt 9 foreskrevne kontrol.

10.2. Hvis en kontraherende part, der anvender dette regulativ, inddrager en godkendelse, som den tidligere har meddelt, skal den straks underrette de øvrige kontraherende parter, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en anmeldelsesformular, som svarer til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

11. BETJENINGSVEJLEDNING

De nationale myndigheder kan kræve, at fabrikanter af det køretøj, som indregistreres, i brugsvejledningen for køretøjet klart angiver:

11.1. hvor forankringerne befinder sig, og

11.2. til hvilke seletyper forankringerne skal anvendes (jf. bilag 1, punkt 5).

12. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN

Hvis indehaveren af godkendelsen endeligt ophører med at fremstille en type sikkerhedsseleforankringer, som er godkendt i henhold til dette regulativ, skal han underrette den myndighed, som har meddelt godkendelsen, herom. Efter modtagelse af den pågældende meddelelse underretter myndigheden de andre parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelse, der svarer til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

13. NAVNE OG ADRESSER PÅ DE TEKNISKE TJENESTER, DER ER ANSVARLIGE FOR UDFØRELSE AF GODKENDELSESPRØVNINGERNE, OG PÅ DE TYPEGODKENDENDE MYNDIGHEDER

De kontraherende parter i 1958-aftalen, som anvender dette regulativ, meddeler De Forenede Nationers sekretariat navne og adresser på de tekniske tjenester, som udfører godkendelsesprøvnninger, og på de typegodkendende myndigheder, som meddeler godkendelser, og hvortil meddelelser udstedt i andre lande om godkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse skal sendes.

14. OVERGANGSBESTEMMELSER

14.1. Efter den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 06 må ingen af de kontraherende parter, der anvender regulativet, nægte at meddele ECE-godkendelser i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 06.

14.2. 2 år efter ikrafttrædelsen af ændringsserie 06 til dette regulativ må kontraherende parter, der anvender dette regulativ, kun udstede ECE-typegodkendelser, hvis forskrifterne i dette regulativ som ændret ved ændringsserie 06 er overholdt.

14.3. 7 år efter ikrafttrædelsen af ændringsserie 06 til dette regulativ kan kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte at anerkende godkendelser, som ikke er meddelt i overensstemmelse med ændringsserie 06 til dette regulativ. Eksisterende godkendelser af de køretøjsklasser, som ikke påvirkes af ændringsserie 06 til dette regulativ, skal imidlertid forblive gyldige, og kontraherende parter, som anvender dette regulativ, skal fortsat anerkende dem.

14.4. For køretøjer, som ikke påvirkes af ovenstående punkt 7.1.1, forbliver godkendelser, meddelt i overensstemmelse med ændringsserie 04 til dette regulativ, gyldige.

14.5. For køretøjer, der ikke påvirkes af supplement 4 til ændringsserie 05 til dette regulativ, forbliver de eksisterende godkendelser gyldige, såfremt disse er meddelt i overensstemmelse med ændringsserie 05 frem til dennes supplement 3.

14.6. Fra og med den officielle ikrafttrædelsesdato for supplement 5 til ændringsserie 05 må kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ikke nægte at udstede godkendelser i henhold til dette regulativ som ændret ved supplement 5 til ændringsserie 05.

14.7. For køretøjer, der ikke påvirkes af supplement 5 til ændringsserie 05 til dette regulativ, forbliver de eksisterende godkendelser gyldige, såfremt disse er udstedt i overensstemmelse med ændringsserie 05 frem til dennes supplement 3.

- 14.8. Fra den 20. februar 2005 må kontraherende parter, der anvender dette regulativ, kun udstede godkendelser til køretøjer i klasse M₁, hvis forskrifterne i dette regulativ som ændret ved supplement 5 til ændringsserie 05 er overholdt.
- 14.9. Fra den 20. februar 2007 kan kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte at anerkende godkendelser af køretøjer i klasse M₁, som ikke er meddelt i overensstemmelse med supplement 5 til ændringsserie 05 til dette regulativ.
- 14.10. Fra den 16. juli 2006 må kontraherende parter, der anvender dette regulativ, kun udstede godkendelser til køretøjer i klasse N, hvis køretøjstypen overholder forskrifterne i dette regulativ som ændret ved supplement 5 til ændringsserie 05.
- 14.11. Fra den 16. juli 2008 kan kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte at anerkende godkendelser af køretøjer i klasse N, som ikke er meddelt i overensstemmelse med supplement 5 til ændringsserie 05 til dette regulativ.
- 14.12. Efter ikrafttrædelsesdatoen for ændringsserie 07 må de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ikke nægte at meddele godkendelse i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 07.
- 14.13. Fra 24 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for ændringsserie 07 må kontraherende parter, som anvender dette regulativ, kun meddele godkendelse, hvis forskrifterne i dette regulativ, som ændret ved ændringsserie 07, er opfyldt.
- 14.14. Fra 36 måneder efter ikrafttrædelsen for ændringsserie 07 til dette regulativ kan kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte af anerkende godkendelser, som ikke er meddelt i overensstemmelse med ændringsserie 07 til dette regulativ.
- 14.15. Uanset punkt 14.13 og 14.14 forbliver eksisterende godkendelser af de køretøjsklasser, som ikke påvirkes af ændringsserie 07 til dette regulativ, imidlertid gyldige, og kontraherende parter, som anvender dette regulativ, skal fortsat anerkende dem.
- 14.16. Hvis der ikke er krav om obligatorisk montering af sikkerhedsseleforankringer for klapsæder i de kontraherende parters nationale krav på tidspunktet for tiltrædelse af dette regulativ, kan de fortsat tillade, at disse forankringer ikke monteres med henblik på national godkendelse, og i så fald kan de pågældende klasser af busser ikke typegodkendes efter dette regulativ.
- 14.17. Efter ikrafttrædelsesdatoen for supplement 2 til ændringsserie 07 må de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ikke nægte at udstede typegodkendelse i henhold til dette regulativ som ændret ved supplement 2 til ændringsserie 07.
- 14.18. Fra 12 måneder efter den officielle ikrafttrædelsesdato for supplement 2 til ændringsserie 07 kan kontraherende parter, som anvender dette regulativ, kun udstede typegodkendelse til køretøjstyper, som opfylder kravene i dette regulativ som ændret ved supplement 2 til ændringsserie 07.
- 14.19. De kontraherende parter, der anvender dette regulativ, kan ikke nægte at meddele udvidelse af typegodkendelse, selv om supplement 2 til ændringsserie 07 ikke er opfyldt.
- 14.20. Efter den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 08 må de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ikke nægte at meddele godkendelse eller anerkende typegodkendelser i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 08.
- 14.21. De kontraherende parter, der anvender dette regulativ, må ikke nægte at meddele udvidelse af typegodkendelser for eksisterende typer på grundlag af de bestemmelser, der var gældende på tidspunktet for den oprindelige godkendelse.

- 14.22. De kontraherende parter, der anvender dette regulativ efter ikrafttrædelsesdatoen for ændringsserie 08, er ikke forpligtet til at acceptere typegodkendelser, der er meddelt i henhold til tidligere ændringsserier til dette regulativ.
- 14.23. Efter den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 09 må de kontraherende parter, der anvender dette FN-regulativ, ikke nægte at meddele eller anerkende typegodkendelser i henhold til dette FN-regulativ som ændret ved ændringsserie 09.
- 14.24. Fra den 1. september 2019 er de kontraherende parter, der anvender dette FN-regulativ, ikke forpligtet til at anerkende typegodkendelser i henhold til den forudgående ændringsserie, som først blev udstedt efter 1. september 2019.
- 14.25. Indtil den 1. september 2025 skal de kontraherende parter, der anvender dette FN-regulativ, anerkende typegodkendelser efter den forudgående ændringsserie, som blev udstedt første gang før den 1. september 2019.
- 14.26. Fra den 1. september 2025 er de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ikke forpligtet til at anerkende typegodkendelser udstedt i henhold til den forudgående ændringsserie til dette regulativ.
- 14.27. Uanset ovenstående overgangsbestemmelser er kontraherende parter, der først begynder at anvende dette regulativ efter ikrafttrædelsen af den seneste ændringsserie, ikke forpligtet til at acceptere typegodkendelser, som er meddelt i henhold til tidligere ændringsserier til dette regulativ, og kun forpligtet til at acceptere typegodkendelser meddelt i henhold til ændringsserie 09.
- 14.28. Uanset punkt 14.26 skal de kontraherende parter, der anvender dette FN-regulativ, fortsat acceptere typegodkendelser udstedt i overensstemmelse med en tidligere række af ændringer til dette FN-regulativ for køretøjer/køretøjssystemer, der ikke er berørt af bestemmelserne i ændringsserie 09.
- 14.29. De kontraherende parter, der anvender dette FN-regulativ, må ikke nægte at meddele typegodkendelser i henhold til nogen af de foregående serier af ændringer til dette regulativ eller udvidelser heraf
-

BILAG 1

MEDDELELSE

(største format: A4 (210 × 297 mm))



Udstedt af: Myndighedens navn:

.....

vedrørende: Meddelelse af godkendelse
 Udvidelse af godkendelse
 Nægtelse af godkendelse
 Inddragelse af godkendelse
 Endeligt ophør af produktionen

af en køretøjstype med hensyn til sikkerhedsseleforankringer i henhold til FN-regulativ nr. 14

Godkendelse nr. Udvidelse nr.

1. Motorkøretøjets fabriks- eller handelsbetegnelse
2. Køretøjstype
3. Fabrikantens navn og adresse
4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant
5. Betegnelse for de typer af selers og retraktorer, der er godkendt til montering i de forankringer, som køretøjet er udstyret med:

					Forankringens placering */	
					køretøjets stel	sædekons-truktion
For	Højre sæde	{	nedre forankringer	{	yderste	inderste
			øvre forankring			
	Midtersæde	{	nedre forankringer	{	højre	venstre
			øvre forankring			
	Venstre sæde	{	nedre forankringer	{	yderste	inderste
			øvre forankring			
Bag	Højre sæde	{	nedre forankringer	{	yderste	inderste
			øvre forankring			
	Midtersæde	{	nedre forankringer	{	højre	venstre
			øvre forankring			
	Venstre sæde	{	nedre forankringer	{	yderste	inderste
			øvre forankring			

* I den faktiske placering indsættes følgende bogstav(er):

»A« for trepunktsele
 »B« for hoftese
 »S« for særlige seletyper; i sådanne tilfælde angives typen under »Bemærkninger«
 »Ar«, »Br« eller »Sr« for selers med retraktorer
 »Ae«, »Be« eller »Se« for selers med energioptagende anordning
 »Are«, »Bre« eller »Sre« for selers med retraktorer og energioptagende anordninger på mindst ét forankringspunkt.

Bemærkninger:

6. Beskrivelse af sæder ³

7. Beskrivelse af systemer til justering, forskydning og spærring af sædet eller dele heraf ³:

8. Beskrivelse af sædeforankringen ³:.....
9. Beskrivelse af den særlige type sikkerhedsseler, som kræves ved forankring i sædets konstruktion, eller som er forsynet med energioptagende anordning:.....
10. Køretøjet indleveret til godkendelse den:
11. Teknisk tjeneste, der er ansvarlig for udførelse af godkendelsesprøvningerne:
12. Dato på rapport udstedt af den pågældende tekniske tjeneste:
13. Nummer på rapport udstedt af denne tjeneste:
14. Godkendelse meddelt/udvidet/nægtet/inddraget ²
15. Godkendelsesmærkets placering på køretøjet:
16. Sted:
17. Dato:
18. Underskrift:
19. Følgende dokumenter, som er indleveret til den typegodkendende myndighed, som har meddelt godkendelse, er vedføjet denne meddelelsesformular og kan udleveres på begæring:

tegninger, diagrammer og planer over seleforankringer og af køretøjets stel

fotografier af seleforankringerne og af køretøjets stel

tegninger, diagrammer og planer vedrørende sæderne, deres forankring i køretøjet, systemer til justering og forskydning af sæderne og dele deraf samt deres spærreanordninger ³;

fotografier af sæderne, deres forankring i køretøjet, systemer til justering og forskydning af sæderne og dele deraf samt deres spærreanordninger ³.

¹. Kendingsnummer på den stat, som har meddelt/udvidet/nægtet/inddraget godkendelse (se regulativets godkendelsesbestemmelser).

². Det ikke gældende overstreges.

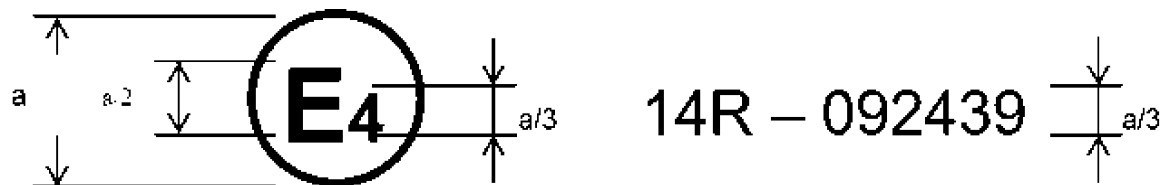
³. Kun hvis forankringen er fæstnet til sædet, eller hvis sædet understøtter selegjorden.

BILAG 2

UDFORMNING AF GODKENDELSESMÆRKET

MODEL A

(se regulativets punkt 4.4)

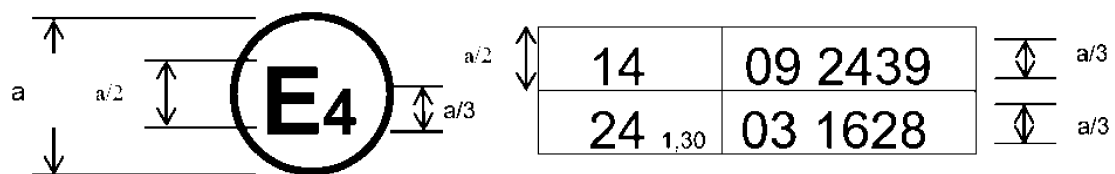


a = min. 8 mm

Ovennævnte godkendelsesmærke, der er påmonteret et køretøj, angiver, at den pågældende køretøjstype med hensyn til sikkerhedsseleforankringer er godkendt i Nederlandene (E 4) i henhold til FN-regulativ nr. 14 med godkendelsesnummer 092439. De to første cifre i godkendelsesnummeret angiver, at FN-regulativ nr. 14 allerede indeholdt ændringsserie 09 på godkendelsestidspunktet.

MODEL B

(se regulativets punkt 4.5)



a = min. 8 mm

Ovenstående godkendelsesmærke, som er påført et køretøj, viser, at køretøjstypen er godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til FN-regulativ nr. 14 og 24 ⁽¹⁾. (For så vidt angår sidstnævnte regulativ er den korrigerede energioptagende faktor 1,30 m⁻¹). Godkendelsesnumrene angiver, at FN-regulativ 14 på godkendelsesdatoerne omfattede ændringsserie 09, og at FN-regulativ nr. 24 forelå i ændringsserie 03-versionen.

⁽¹⁾ Det andet nummer er kun givet som eksempel.

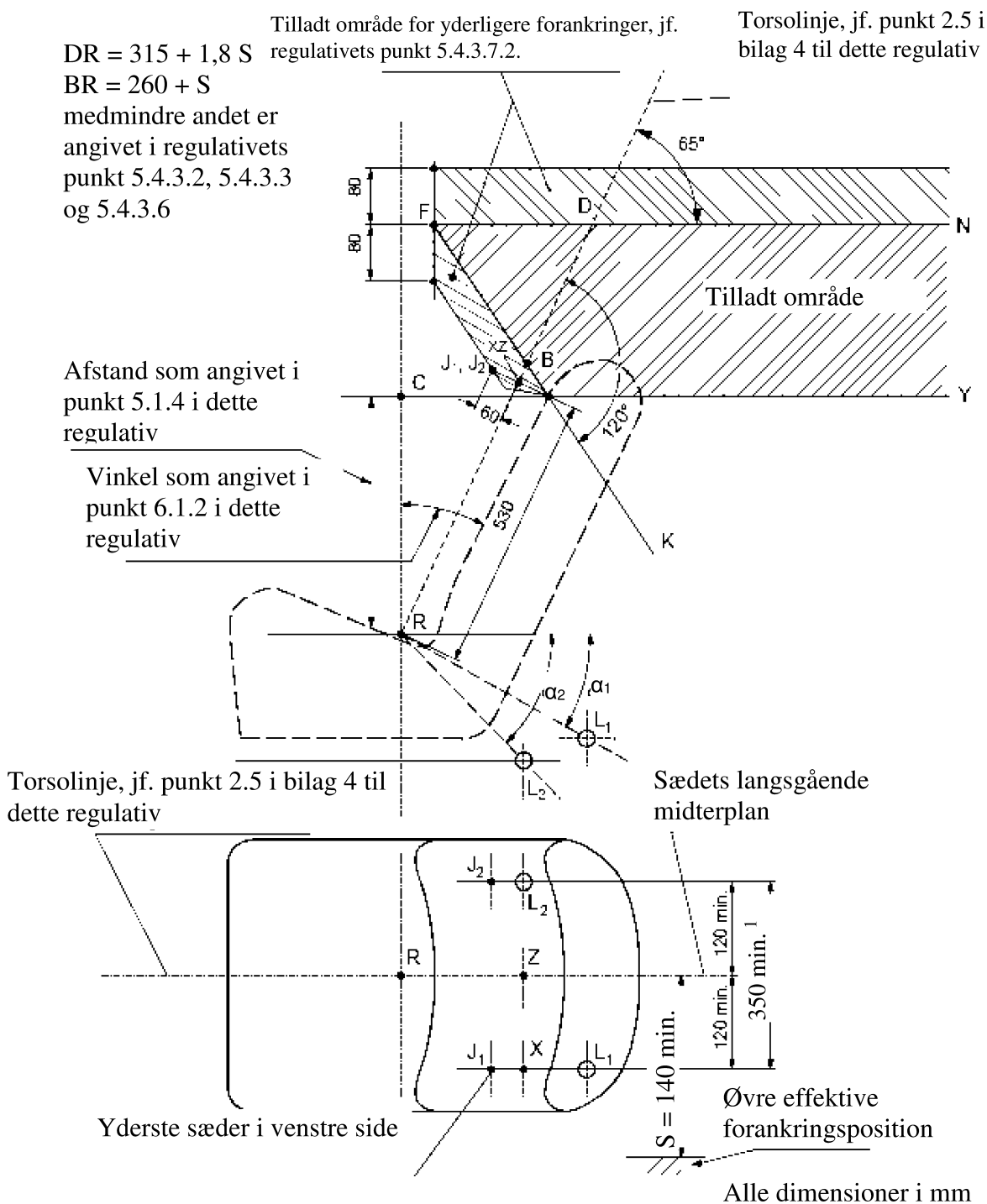
BILAG 3

PLACERING AF EFFEKTIVE SELEFORANKRINGER

Figur 1

De effektive forankrings monteringszoner

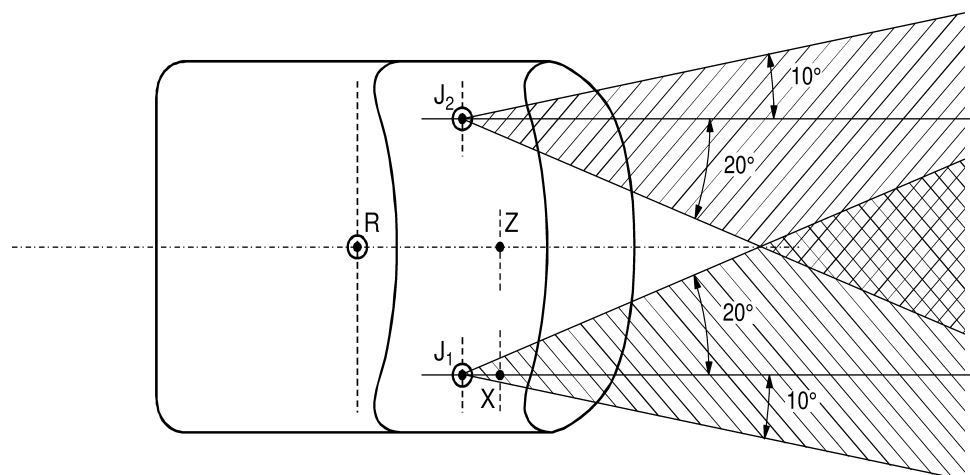
(Tegningen viser ét eksempel, hvor den øvre forankring er fastgjort til køretøjets karrosseriplate)



1. Mindst 240 mm for de midterste bagsæder i køretøjer af klasse M₁ og N₁.

Figur 2

Øvre effektive forankringer i overensstemmelse med regulativets punkt 5.4.3.7.3



BILAG 4

Metode til bestemmelse af H-punkt og faktisk torsovinkel for siddepladser i motorkøretøjer ⁽¹⁾

Tillæg 1 — Beskrivelse af den tredimensionale H-punktmaskine ⁽¹⁾

Tillæg 2 — Tredimensionalt referencesystem ⁽¹⁾

Tillæg 3 — Referencedata for siddepladser ⁽¹⁾

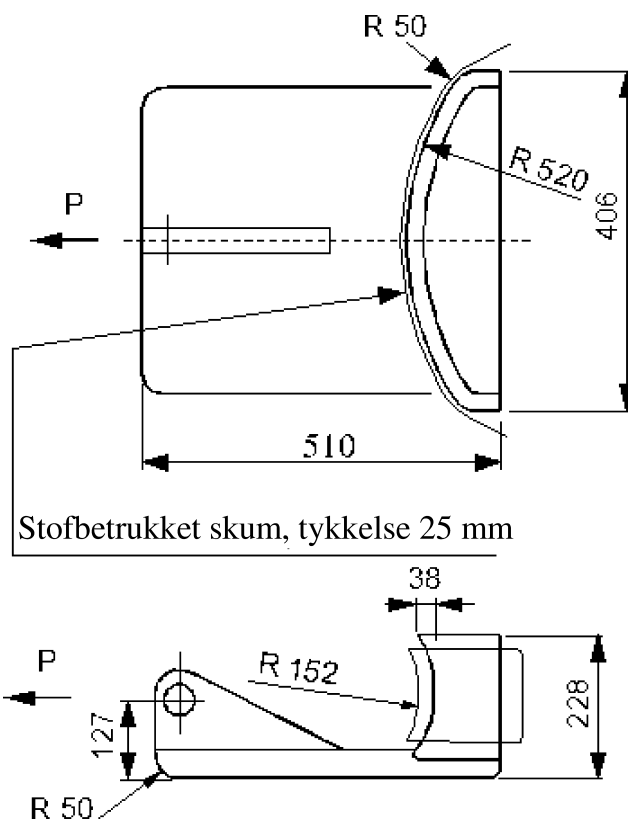
—

⁽¹⁾ Proceduren er beskrevet i bilag 1 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3) (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6).

BILAG 5

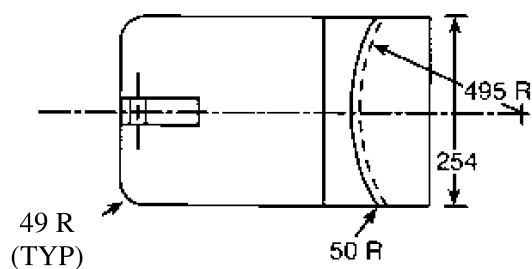
TRÆKANORDNING

Figur 1



Alle dimensioner i mm

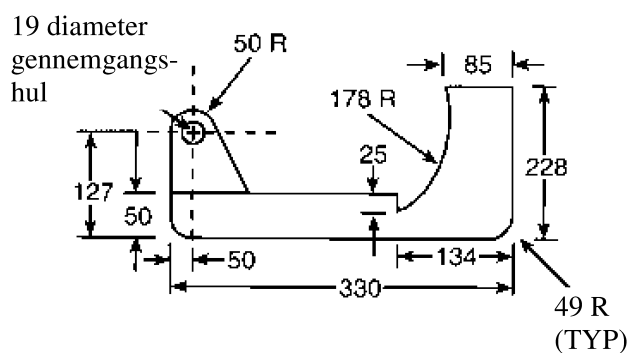
Figur 1a



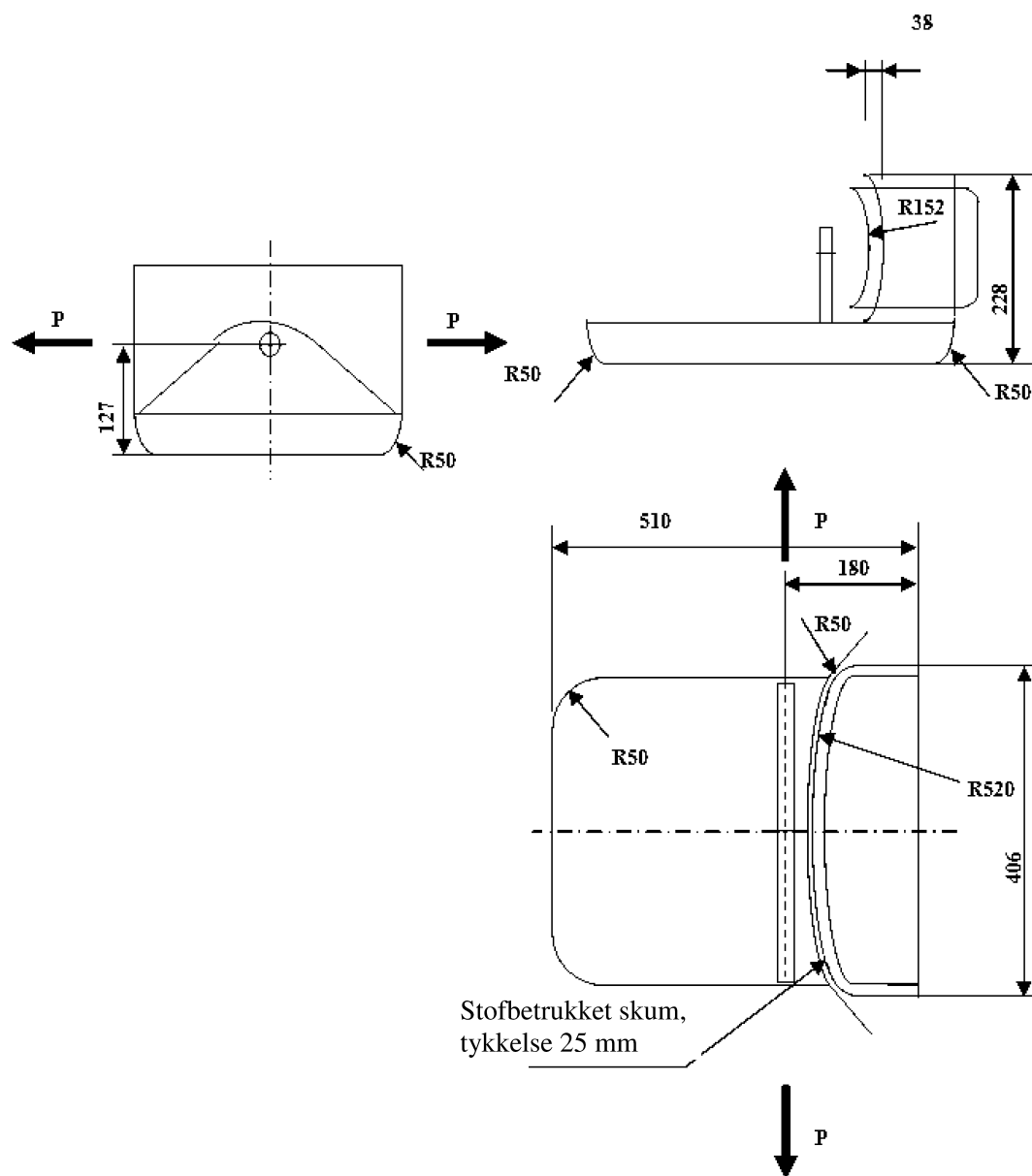
BEMÆRKNINGER

1. Blok polstret med skumgummi af mellemtykkelse 25 betrukket med stof

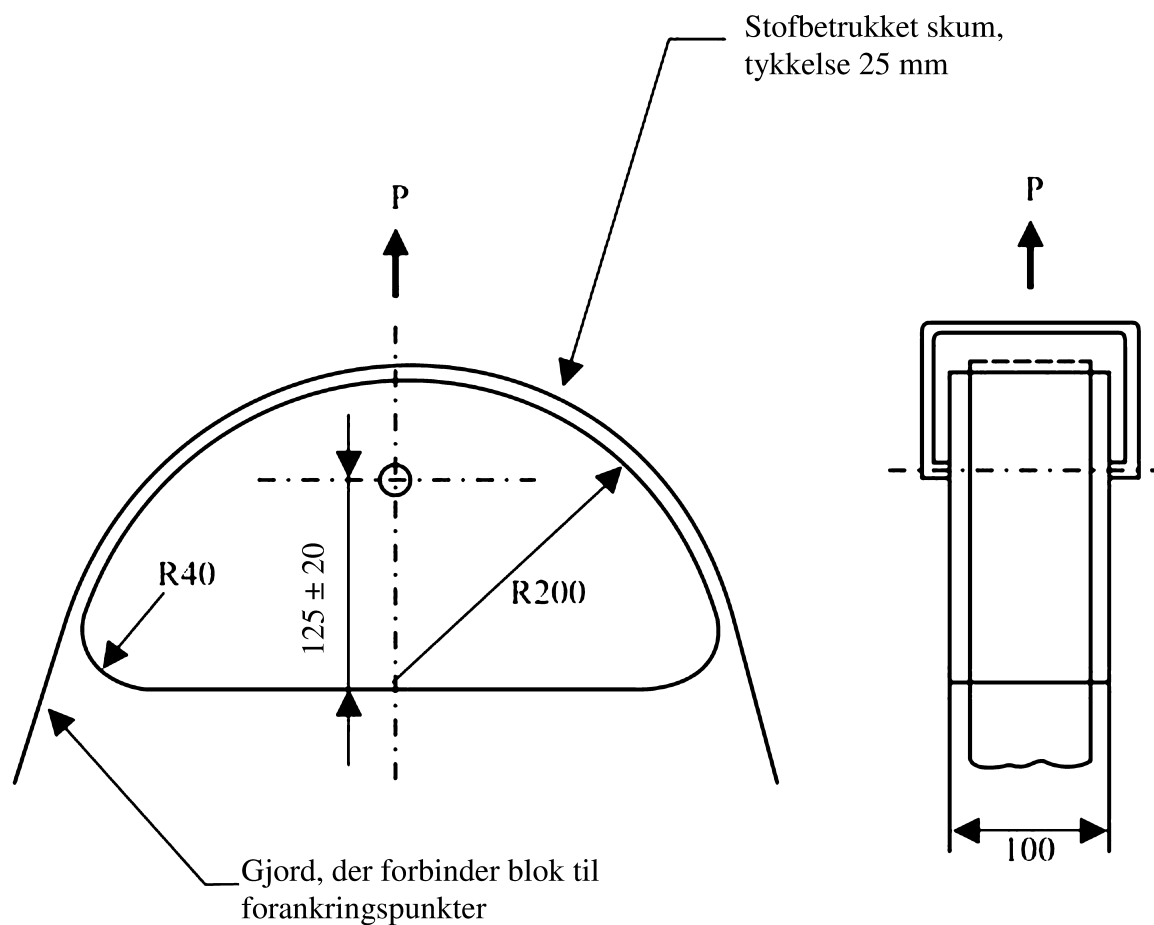
2. Alle dimensioner i mm



Figur 1b



Figur 2

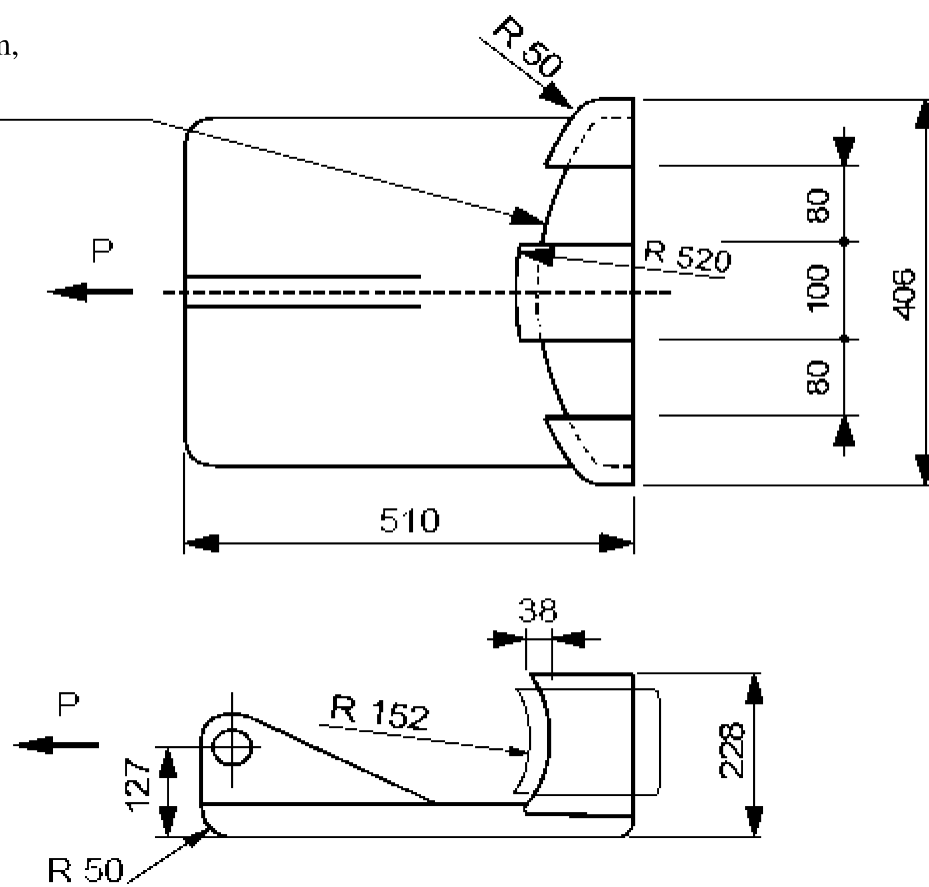


Alle dimensioner i mm

Med henblik på fastgørelse af gjorden kan skulderselens trækanordning ændres ved at tilføje to styrekanter og/eller nogle bolte for at undgå, at gjorden falder af under trækprøvningen.

Figur 3

Stofbetrukket skum,
tykkelse 25 mm



Alle dimensioner i mm

BILAG 6

MINDSTE ANTAL FORANKRINGSPUNKTER OG PLACERING AF NEDRE FORANKRINGER

Køretøjsklasse	Fremadvendte siddepladser				Bagudvendte	Sidevendte
	Ydre		Midter			
	For	Andet	For	Andet		
M ₁	3	3	3	3	2	—
M ₂ ≤ 3,5 ton	3	3	3	3	2	—
M ₂ > 3,5 ton	3 ⊕	3 eller 2 $\frac{\text{H}}{\text{H}}$	3 eller 2 $\frac{\text{H}}{\text{H}}$	3 eller 2 $\frac{\text{H}}{\text{H}}$	2	—
M ₃	3 ⊕	3 eller 2 $\frac{\text{H}}{\text{H}}$	3 eller 2 $\frac{\text{H}}{\text{H}}$	3 eller 2 $\frac{\text{H}}{\text{H}}$	2	2
N ₁	3	3 eller 2 Ø	3 eller 2 *	2	2	—
N ₂ & N ₃	3	2	3 eller 2 *	2	2	—

Symbolforklaring:

- 2: To nedre forankringer, som muliggør montering af sikkerhedssele type B eller sikkerhedssele type Br, Br3, Br4m eller Br4Nm, hvis dette kræves ifølge den konsoliderede resolution om udformning af køretøjer (R.E.3), bilag 13, tillæg 1.
- 3: 3 To nedre forankringer og én øvre forankring, som muliggør montering af trepunktssele af type A eller sikkerhedssele af type Ar, Ar4m eller Ar4Nm, hvis dette kræves ifølge den konsoliderede resolution om udformning af køretøjer (R.E.3), bilag 13, tillæg 1.
- Ø: Henviser til punkt 5.3.3 (Der tillades to forankringer, hvis der er passage mellem sædet og køretøjets sidevæg.)
- *: Henviser til punkt 5.3.4 (Der tillades to forankringer, hvis forruden befinder sig uden for referenceområdet.)
- ¶: Henviser til punkt 5.3.5 (Der tillades to forankringer, hvis der ikke findes nogen i referenceområdet.)
- ⊕: Henviser til punkt 5.3.7 (Særlig bestemmelse for et køretøjs øvre dæk.)

TILLÆG 1

PLACERING AF NEDRE FORANKRINGER — KUN KRAV TIL VINKLER

Sæde		M_1	Andre klasser end M_1
Fortil*	Siden med lukkebeslag (α_2)	45°-80°	30°-80°
	Anden side (α_1)	30°-80°	30°-80°
	vinkelkonstant	50°-70°	50°-70°
	bænksæde — siden med lukkebeslag (α_2)	45°-80°	20°-80°
	bænksæde — anden side (α_1)	30°-80°	20°-80°
	justerbart sæde med ryglænsvinkel < 20°	45°-80° (α_2)* 20°-80° (α_1)*	20°-80°
Bagsæder #		30°-80°	20°-80° Ψ
Foldet	Seleforankring ikke påkrævet. Forefindes forankring: se krav til vinkler fortil og bagtil		

Symbolforklaring:

- #: Udvendige pladser og midterpladser.
- *: såfremt vinklen ikke er konstant, se punkt 5.4.2.1.
- Ψ : 45° – 90° for sæder i M_2 - og M_3 -køretøjer.

BILAG 7

DYNAMISK PRØVNING SOM ALTERNATIV TIL STATISK PRØVNING AF SIKKERHEDSSELEFORANKRINGER S TYRKE

1. ANVENDELSESOMRÅDE

I dette bilag beskrives en dynamisk slædeprøvning, som kan udføres som alternativ til den i regulativets punkt 6.3 og 6.4. foreskrevne statiske prøvning af seleforankringerne modstandskraft.

Dette alternativ kan anvendes på bilfabrikantens anmodning, såfremt der er tale om en gruppe af sæder ved siddepladser, som alle er forsynet med trepunktsseler og dertil hørende kraftbegrænsende anordninger for brystkassen, og såfremt en gruppe af sæder yderligere omfatter en siddeplads, hvis øvre seleforankring indgår i sædets konstruktion.

2. FORSKRIFTER

- 2.1. I den dynamiske prøvning, som er foreskrevet i dette bilags punkt 3, må der ikke forekomme brud på forankringer eller områderne omkring disse. Dog tillades et programmeret brud, som er nødvendigt for den kraftbegrænsende anordnings funktion.

Minimumsafstandene for de i dette regulativs punkt 5.4.2.5 nævnte nedre forankringer og de i punkt 5.4.3.6 opstillede krav vedrørende de øvre effektive forankringer samt i givet fald de i punkt 2.1.1 herunder supplerende krav, skal overholdes.

- 2.1.1. For køretøjer i klasse M₁, som har en tilladt totalmasse på maksimalt 2,5 ton, må den øvre sikkerhedsseleforankring, såfremt den er fastgjort til sædekonstruktionen, ikke forskydes længere fremad end til et tværplan, som går gennem R-punktet og punktet C for det pågældende sæde (jf. figur 1 i bilag 3 til dette regulativ).

For andre køretøjer end de ovennævnte må den øvre sikkerhedsseleforankring ikke forskydes mere end til et tværplan, som hælder 10° fremad og går gennem sædets R-punkt.

- 2.2. I køretøjer, som har forskydnings- og spærreanordninger, der gør det muligt for personer på alle sæder at stige ud af køretøjet, skal sådanne anordninger stadig kunne betjenes med hånden efter prøvningen.

- 2.3. I brugervejledningen for køretøjet skal det angives, at hver enkelt sikkerhedssele kun må udskiftes med en sikkerhedssele, der er godkendt til den pågældende siddeplads i køretøjet; især skal de siddepladser, som kun må monteres med en egnet sikkerhedssele forsynet med kraftbegrænsere, angives.

3. BETINGELSER FOR DYNAMISK PRØVNING

3.1. Almindelige betingelser

De almindelige betingelser, som er beskrevet i punkt 6.1 i dette regulativ, gælder for prøvningen, som er beskrevet i dette bilag.

3.2. Opstilling og forberedelse

3.2.1. Slæde

Slæden skal være konstrueret således, at der ikke fremstår permanent deformation efter prøvningen. Den skal have en styring, der sikrer, at den i kollisionssfasen ikke afviger mere end 5° i det lodrette plan og 2° i det vandrette plan.

3.2.2. Fastgørelse af køretøjets stel

Den del af køretøjets stel, som anses for væsentlig for køretøjets stivhed i forbindelse med sæde- og seleforankringerne, fastgøres til slæden, idet den i dette regulativs punkt 6.2 beskrevne fremgangsmåde følges.

3.2.3. Fastholdelsesanordninger

- 3.2.3.1. Fastholdelsesanordninger (komplette sæder, sikkerhedsseler og kraftbegrænsende anordninger) monteres til køretøjets stel i henhold til specifikationerne for det pågældende køretøjs produktionsserie.

De af køretøjets dele, som vender mod det prøvede sæde (instrumentbræt, sæde osv. — afhængigt af det prøvede sæde) kan monteres på prøveslæden. Såfremt der er airbags til beskyttelse med frontalkollision, skal disse deaktiveres.

3.2.3.2. På bilfabrikantens opfordring og efter aftale med den tekniske tjeneste, som er ansvarlig for prøvningerne, kan montering af visse dele af fastholdelsessystemerne ud over de komplette sæder, sikkerhedsseler og kraftbegrænsere undlades eller erstattes af dele, som har tilsvarende eller lavere stivhed, og hvis dimensioner stemmer overens med køretøjets indre monteringsmål, under forudsætning af at den prøvede opstilling er mindst lige så ugunstig som serieopstillingen med hensyn til den belastning, der påføres sæde- og seleforankringerne.

3.2.3.3. I overensstemmelse med kravene i dette regulativs punkt 6.1.2 placeres sæderne i den indstilling, som den prøveansvarlige tekniske tjeneste vurderer giver de mest ugunstige forhold for forankringernes modstandskraft, og som er forenelig med placeringen af prøvedukker i køretøjet.

3.2.4. Prøvedukker

En prøvedukke, hvis mål og masse er i overensstemmelse med bilag 8, placeres på hvert sæde og holdes fast af køretøjets sikkerhedssele.

Der kræves ingen måleinstrumenter i dukkerne.

3.3. Prøvning

3.3.1. Slæden fremdrives, således at den under prøvningen har en acceleration på 50 km/h. Slædens deceleration skal ligge inden for det interval, som er angivet i bilag 8 til regulativ nr. 16.

3.3.2. Eventuelle yderligere fastholdelsesanordninger (selestrammere og lign. — bortset fra airbags) aktiveres efter bilfabrikantens anvisninger.

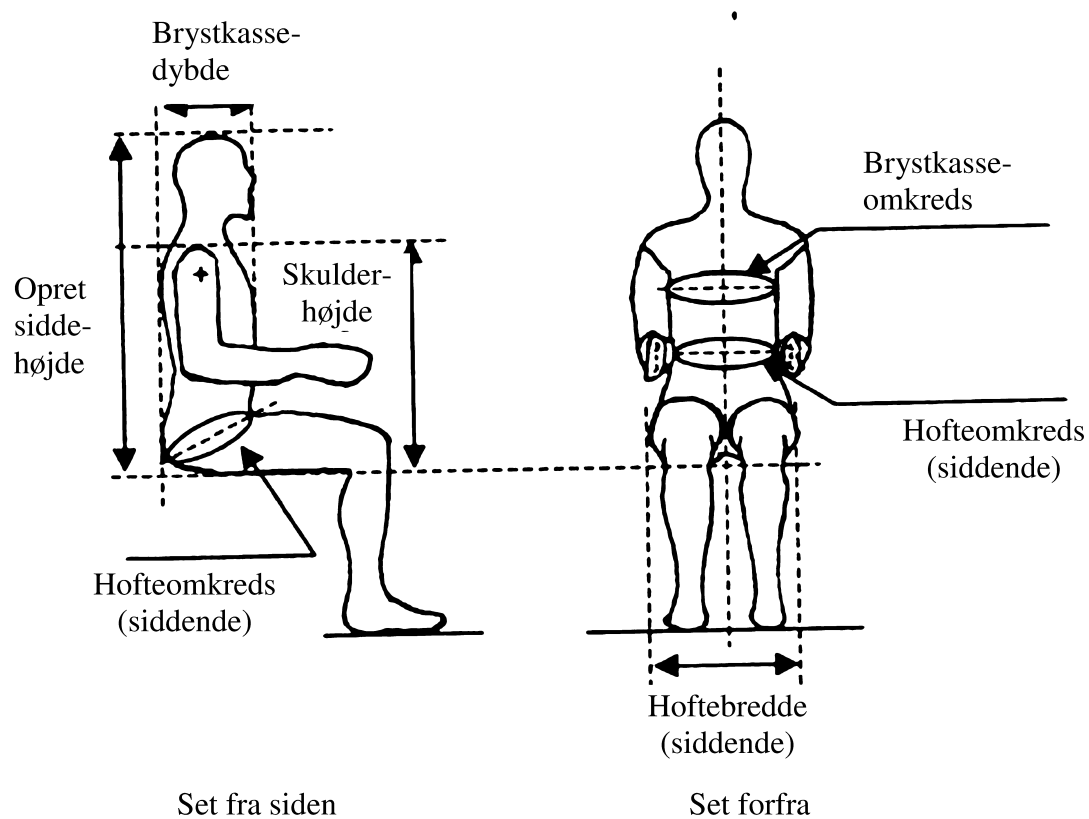
3.3.3. Det undersøges, om forskydningen af sikkerhedsselens forankringer overstiger de grænser, som er angivet i dette bilags punkt 2.1 og 2.1.1.

BILAG 8

SPECIFIKATIONER FOR PRØVEDUKKER ⁽¹⁾

Masse	97,5 ± 5 kg
Opret sidde-højde	965 mm
Hoftebredde (siddende)	415 mm
Hofteomkreds (siddende)	1 200 mm
Livvidde (siddende)	1 080 mm
Brystkassedybde	265 mm
Brystkasseomkreds	1 130 mm
Skulderhøjde	680 mm
Tolerance for alle længdemål	± 5 %

Bemærkning: Målene er illustreret i nedenstående figur:



⁽¹⁾ Anordninger beskrevet i Australian Design Rule (ADR) 4/03 og Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) nr. 208 anses for ækvivalente.

Kun de originale FN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs nuværende status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af FN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343, der findes på adressen:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

FN-Regulativ nr. 145 — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår Isofix-forankringssystemer, Isofix-topstropforankringer og i-Size-siddepladser [2019/2142]

Ikrafttrædelsesdato: Den 19. juli 2018

Dette dokument tjener udelukkende som dokumentationsredskab. Den autentiske og juridisk bindende tekst er: ECE/TRANS/WP.29/2017/133.

Indholdsfortegnelse

Regulativ

1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Ansøgning om godkendelse
4. Godkendelse
5. Specifikationer
6. Prøvninger
7. Ændringer og udvidelse af godkendelsen af køretøjstypen
8. Produktionens overensstemmelse
9. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
10. Endeligt ophør af produktionen
11. Navne og adresser på de tekniske tjenester, der er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningerne, og på de typegodkendende myndigheder

Bilag

1. Meddelelse
2. Udformning af godkendelsesmærket
3. Metode til bestemmelse af H-punkt og faktisk torsovinkel for siddepladser i motorkøretøjer
 - Tillæg 1 — Beskrivelse af den tredimensionale »H«-punktmaskine (3-D H-maskine)
 - Tillæg 2 — Tredimensionalt referencesystem
 - Tillæg 3 — Referencedata for siddepladser
4. Isofix-forankringssystemer og Isofix-topstropforankringer
5. i-Size-siddepladser

1. ANVENDELSESOMRÅDE

Dette regulativ finder anvendelse på:

- a) køretøjer i klasse M₁ for så vidt angår deres Isofix-forankringssystemer og deres Isofix-topstropforankringer til barnefastholdelsesanordninger. Andre køretøjsklasser med Isofix-forankringer monteret skal også opfylde forskrifterne i dette regulativ
- b) køretøjer i enhver klasse med hensyn til deres eventuelle i-Size-siddepladser defineres af køretøjsfabrikanten.

2. DEFINITIONER

I dette regulativ forstås ved:

- 2.1. »godkendelse af et køretøj «: godkendelse af en køretøjstype for så vidt angår Isofix-forankringssystemerne, Isofix-topstropforankringer og eventuelle i-Size-siddepladser
- 2.2. »køretøjstype«: en klasse af motordrevne køretøjer, der ikke frembyder væsentlige indbyrdes forskelle, navnlig på følgende punkter: dimensioner, udformning og materialer af de dele af køretøjets stel eller sædekonstruktionen, hvorpå Isofix-forankringssystemerne og Isofix-topstropforankringerne, hvis sådanne forefindes, er monteret, og hvis forankringernes styrke prøves ved den dynamiske prøvning, samt styrken af køretøjsbunden, hvis denne prøves ved den statiske prøvning i tilfælde af i-Size-siddepladser, og egenskaberne for enhver del af fastholdelsessystemet, især kraftbegrænsningsfunktionen, som har betydning for de kræfter, der påvirker sikkerhedssælerne forankringer
- 2.3. »køretøjets bund«: karrosseriets underste del, der forbinder køretøjets sidevægge I denne forstand omfatter »køretøjets bund« forstærkningsribber, udpressede profiler og andre forstærkningsdele, selv om disse befinder sig under selve bunden, for eksempel længdevanger og tværgående vanger
- 2.4. »sæde«: en anordning, som enten er sammenbygget med køretøjets stel eller ikke, som er komplet med beklædning, og som giver siddeplads til én voksen. Udtrykket dækker både et enkelt sæde og en del af et bænkesæde med plads til én person
- 2.5. »forreste passagersæde«: alle sæder, hvis »forreste H-punkt« befinder sig i eller foran det lodrette tværplan, som går gennem førerens R-punkt
- 2.6. »gruppe af sæder«: enten et sæde af bænktypen eller sæder, som er adskilte, men placeret ved siden af hinanden (dvs. med de forreste forankringer for det ene sæde på linje med eller foran de bageste forankringer og på linje med eller bagved de forreste forankringer for det andet sæde), og som kan tjene som siddeplads for en eller flere siddende voksne personer
- 2.7. »bænk«: en konstruktion forsynet med betræk og beregnet til at tjene som siddeplads for mere end én voksen person
- 2.8. »Isofix«: et system til forankring af barnefastholdelsesanordninger i køretøjer, som har to faste forankringer i køretøjet, to tilsvarende faste beslag på barnefastholdelsesanordningen og en anordning til at begrænse en barnefastholdelsesanordnings rotation
- 2.9. »Isofix-position«: en position, der tillader montering af:
 - a) enten en universal fremadvendt Isofix-barnefastholdelsesanordning som defineret i FN-regulativ nr. 44
 - b) eller en semi-universal fremadvendt Isofix-barnefastholdelsesanordning som defineret i FN-regulativ nr. 44
 - c) eller en semi-universal bagudvendt Isofix-barnefastholdelsesanordning som defineret i FN-regulativ nr. 44
 - d) eller en semi-universal sidevendt Isofix-barnefastholdelsesanordning som defineret i FN-regulativ nr. 44

- e) eller en køretøjsspecifik Isofix-barnefastholdelsesanordning som defineret i FN-regulativ nr. 44
 - f) eller en i-Size-barnefastholdelsesanordning af en integreret klasse som defineret i FN-regulativ nr. 129
 - g) eller en køretøjsspecifik Isofix-barnefastholdelsesanordning som defineret i FN-regulativ nr. 129
- 2.10. »nedre Isofix-forankring«: en stiv, rund horisontal stang med en diameter på 6 mm, der stikker ud fra køretøjets eller sædets konstruktion til fastgørelse og fastholdelse af en Isofix-barnefastholdelsesanordning ved hjælp af Isofix-beslag
- 2.11. »Isofix-forankringssystem«: et system bestående af to nedre Isofix-forankringer, der er konstrueret til fastgørelse af en Isofix-barnefastholdelsesanordning sammen med en antirotationsanordning
- 2.12. »Isofix-beslag«: en af de to forbindelser, der opfylder forskrifterne i FN-regulativ nr. 44 eller 129, og som stikker ud fra Isofix-barnefastholdelsesanordningens konstruktion og er kompatibel med en nedre Isofix-forankring
- 2.13. »Isofix-barnefastholdelsesanordning«: en barnefastholdelsesanordning, der opfylder forskrifterne i regulativ nr. 44 eller 129, og som skal fastgøres til et Isofix-forankringssystem
- 2.14. »anordning til statisk belastning«: (Static force application device — SFAD) et prøvningsfikstur, der går i indgreb med Isofix-forankringssystemerne og anvendes til ved statisk prøvning at kontrollere deres styrke samt køretøjsskellets eller sædekstruktionens evne til at begrænse rotation. I bilag 4, figur 1 og 2, beskrives prøvningsfiksturet for nedre forankringer og topstrop samt en SFAD_{SL} (Support Leg) til vurdering af i-Size-siddepladser med hensyn til styrken af køretøjsskuden. Et eksempel på en sådan SFAD_{SL} findes i figur 3 i bilag 5.
- 2.15. »Antirotationsanordning«:
- a) en antirotationsanordning for en universal Isofix-barnefastholdelsesanordning består af en Isofix-topstrop
 - b) en antirotationsanordning for en semi-universal Isofix-barnefastholdelsesanordning består af enten en topstrop, køretøjets instrumentbræt eller et støtteben, der skal begrænse fastholdelsesanordningens rotation ved frontalt sammenstød
 - c) en antirotationsanordning for en i-Size-barnefastholdelsesanordning består af enten en topstrop eller et støtteben, der skal begrænse fastholdelsesanordningens rotation ved frontalt sammenstød
 - d) for så vidt angår i-Size og universale og semi-universale Isofix-barnefastholdelsesanordninger udgør køretøjets sæde i sig selv ikke en antirotationsanordning
- 2.16. »Isofix-topstropforankring«: en anordning, f.eks. en stang, der er placeret i et nærmere bestemt område og er beregnet til fastgørelse af en Isofix-topstropkonnektor og overførelse af fastholdelseskraften til køretøjets stel
- 2.17. »Isofix-topstropkonnektor«: en anordning beregnet til fastgørelse til en Isofix-topstropforankring
- 2.18. »Isofix-topstropkrog«: en Isofix-topstropkonnektor, der typisk anvendes til at fastgøre en Isofix-topstrop til en Isofix-topstropforankring som defineret i dette regulativs bilag 4, figur 3
- 2.19. »Isofix-topstropgjord«: en gjord (eller tilsvarende), der går ud fra toppen af Isofix-barnefastholdelsesanordningen og til Isofix-topstropforankringen, og som er forsynet med en justeringsanordning, en spændingsudløsende anordning og en Isofix-topstropkonnektor
- 2.20. »en styreanordning«: en anordning, der skal hjælpe den person, der monterer Isofix-barnefastholdelsesanordningen, ved fysisk at styre Isofix-beslagene på Isofix-barnefastholdelsesanordningen, så de rettes korrekt ind efter de nedre Isofix-forankringer og lettere går i indgreb med disse

- 2.21. »et barnefastholdelsesfiktur«: et fiktur i henhold til en af de otte Isofix-dimensioner defineret i bilag 17, tillæg 2, punkt 4, til FN-regulativ nr. 16, hvis mål er opgivet i figur 1 til 7 i ovennævnte punkt 4. Disse barnefastholdelsesfiksturer (child restraint fixtures — CRF) bruges i FN-regulativ nr. 16 til at bestemme, hvilke dimensioner af Isofix-barnefastholdelsessystemer, der kan monteres på køretøjets Isofix-positioner. En af barnefastholdelsesfiksturerne, den såkaldte ISO/F2 eller ISO/F2X, som er beskrevet i FN-regulativ nr. 16 (bilag 17, tillæg 2), anvendes i dette regulativ til at kontrollere placeringen af og adgangsmulighederne til eventuelle Isofix-forankringssystemer
- 2.22. »vurderingsvolumen for støttebensfoden«: det volumen, som vist i figur 1 og 2 i bilag 5 til dette regulativ, hvor støttebensfoden for en i-Size-barnefastholdelsesanordning som defineret i FN-regulativ nr. 129 hviler, og som derfor har skæringspunkt med køretøjsbunden
- 2.23. »kontaktfladen på køretøjsbunden«: det område, der befinder sig i skæringslinjen mellem oversiden af køretøjsbunden (inkl. indtræk, tæpper, skumunderlag osv.) med vurderingsvolumenet for støttebensfoden, og som er konstrueret til at modstå kræfter fra støttebenet for en i-Size-barnefastholdelsesanordning som defineret i FN-regulativ nr. 129
- 2.24. »i-Size siddeplads«: en siddeplads, hvis en sådan er fastlagt af køretøjsfabrikanten, der er indrettet til at modtage i-Size-barnefastholdelsesanordninger, og som opfylder kravene i dette regulativ.
3. ANSØGNING OM GODKENDELSE
- 3.1. Ansøgningen om godkendelse af en køretøjstype for så vidt angår Isofix-forankringssystemer, Isofix-topstropforankringer og i-Size-siddepladser indgives af køretøjets fabrikant eller dennes behørigt bemyndigede repræsentant.
- 3.2. Følgende dokumenter skal vedlægges i tre eksemplarer med følgende oplysninger:
- 3.2.1. tegninger af køretøjets stel i passende målestok, som viser placeringen af Isofix-forankringerne, Isofix-topstropforankringerne og — i tilfælde af i-Size-siddepladser — kontaktfladen på køretøjsbunden; desuden vedlægges detaljerede tegninger af eventuelle Isofix-forankringssystemer, af de eventuelle Isofix-topstropforankringer og af disses fastgørelsespunkter
- 3.2.2. en angivelse af de anvendte materialer, der kan have indflydelse på seleforankringernes, Isofix-forankringssystemernes og eventuelle Isofix-topstropforankringers modstandskraft samt — i tilfælde af i-Size-siddepladser — på modstandskraften for kontaktfladen på køretøjsbunden
- 3.2.3. en teknisk beskrivelse af Isofix-forankringssystemerne og eventuelle Isofix-topstropforankringer
- 3.2.4. hvis Isofix-forankringssystemerne eller eventuelle Isofix-topstropforankringer er fastgjort til sædekonstruktionen:
- 3.2.4.1. en detaljeret beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til sædernes udformning, sædeforankringerne samt sædernes justerings- og låsesystemer
- 3.2.4.2. tegninger af sæderne, af deres forankring til køretøjet og af deres indstillings- og spærreanordninger, i passende målestok og tilstrækkeligt detaljerede.
- 3.3. Fabrikanten skal enten stille et køretøj, der er repræsentativt for den type, der skal godkendes, eller de dele af køretøjet, som den tekniske tjeneste, der forestår godkendelsesprøvningsne, betragter som væsentlige for prøvning af Isofix-forankringssystemerne, eventuelle Isofix-topstropforankringer og — i tilfælde af i-Size-siddepladser — prøvningen af kontaktfladen på køretøjsbunden, til rådighed for den tekniske tjeneste.

4. GODKENDELSE

- 4.1. Hvis den køretøjstype, der ansøges om godkendelse for i henhold til dette regulativ, opfylder de relevante forskrifter i regulativet, meddeles der godkendelse for den pågældende køretøjstype.
- 4.2. Hver godkendt type tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre er den ændringsserie, som angiver de seneste større tekniske ændringer, som var foretaget af dette regulativ på godkendelsestidspunktet. Samme kontraherende part kan ikke tildele samme godkendelsesnummer til en anden køretøjstype som defineret i punkt 2.2 ovenfor.
- 4.3. Meddelelse om godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af en godkendelse, eller endeligt ophør af produktionen af en køretøjstype i henhold til dette regulativ, skal gives de kontraherende parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ, ved brug af en formular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.
- 4.4. Ethvert køretøj, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted, der er angivet i godkendelsesattesten, være påført et internationalt godkendelsesmærke bestående af følgende:
- 4.4.1. En cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ⁽¹⁾
- 4.4.2. dette regulativs nummer til højre for den cirkel, der er foreskrevet i punkt 4.4.1
- 4.5. Er køretøjet i overensstemmelse med en køretøjstype, som i henhold til et eller flere andre af de til overenskomsten vedføjede regulativer er godkendt i samme stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.4.1 ovenfor foreskrevne symbol ikke gentages. I så tilfælde skal yderligere godkendelsesnumre og symboler for alle de regulativer, som godkendelsen er udstedt efter i det land, hvor godkendelsen er meddelt i henhold til dette regulativ, placeres i lodrette kolonner til højre for det symbol, der er beskrevet i punkt 4.4.1.
- 4.6. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og må ikke kunne slettes.
- 4.7. Godkendelsesmærket skal anbringes tæt ved eller på den identifikationsplade, fabrikanten har anbragt på køretøjet.
- 4.8. Bilag 2 til dette regulativ giver eksempler på godkendelsesmærkets udformning.

5. SPECIFIKATIONER

5.1. Definitioner

- 5.1.1. H-punktet er et referencepunkt som defineret i bilag 3 i dette regulativ, som bestemmes på den i samme bilag angivne måde.
- 5.1.1.1. Punkt H' er et referencepunkt i overensstemmelse med det i punkt 5.1.1 definerede H, som bestemmes for alle normale brugsstillinger for sædet.
- 5.1.1.2. R-punktet er siddepladsens referencepunkt som defineret i bilag 3 — tillæg 3 til dette regulativ.
- 5.1.2. Det tredimensionale referencesystem er defineret i tillæg 2 til dette regulativs bilag 3.

⁽¹⁾ Kendingsnumrene for de kontraherende parter i 1958-overenskomsten er angivet i bilag 3 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.
www.unece.org/trans/main/wp29/wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

5.2. Almindelige forskrifter

5.2.1. Eventuelle monterede eller monteringsberegnedede Isofix-forankringssystemer og Isofix-topstropforankringer til Isofix-barnefastholdelsesordninger samt kontaktfladen på køretøjsbunden for eventuelle i-Size-siddepladser skal udformes, fremstilles og placeres som følger:

5.2.1.1. Eventuelle Isofix-forankringssystemer, topstropforankringer eller kontaktfladen på køretøjsbunden for eventuelle i-Size-siddepladser skal tillade, at køretøjet ved normal anvendelse opfylder forskrifterne i dette regulativ.

Eventuelle Isofix-forankringssystemer og Isofix-topstropforankringer, som vil kunne tilføjes i ethvert køretøj, skal også overholde forskrifterne i dette regulativ. Sådanne forankringer skal derfor beskrives i ansøgningen om typegodkendelse.

5.2.1.2. Den konstruktionsmæssige modstandskraft for Isofix-forankringssystemer og Isofix-topstropforankringer skal svare til enhver Isofix-barnefastholdelsesordning for massegruppe 0, 0+ og 1 som defineret i FN-regulativ nr. 44.

5.2.1.3. Et Isofix-forankringssystem, en Isofix-topstropforankring og i-Size-siddepladsers kontaktflade på køretøjsbunden skal være konstrueret til en i-Size-barnefastholdelsesordning af en integreret klasse som defineret i FN-regulativ nr. 129.

5.2.2. Isofix-forankringssystemer, konstruktion og placering:

5.2.2.1. Ethvert Isofix-forankringssystem skal bestå af en eller flere vandrette tværgående stive stænger med en diameter på $6 \text{ mm} \pm 0,1 \text{ mm}$, som dækker to områder med en mindste effektiv længde på 25 mm og er placeret i den akse, der er defineret i figur 4 i bilag 4.

5.2.2.2. Ethvert Isofix-forankringssystem monteret på en siddeplads i et køretøj skal være placeret mindst 120 mm bagved det konstruktivt bestemte H-punkt som bestemt i dette regulativs bilag 4, målt horisontalt til stangens midte.

5.2.2.3. For ethvert Isofix-forankringssystem monteret i køretøjet skal det være muligt at fastgøre Isofix-barnefastholdelsesfiksturet »ISO/F2« eller »ISO/F2X«, der er beskrevet i FN-regulativ nr. 16 (bilag 17, tillæg 2).

i-Size-positioner skal kunne rumme Isofix-barnefastholdelsesfiksturer af størrelsesklasserne »ISO/F2X« og ISO/R2 sammen med vurderingsvolumen for støtteben som defineret i regulativ nr. 16 (bilag 17, tillæg 2). Desuden skal i-Size-positioner kunne rumme barnefastholdelsesfiksturer af klasse ISO/B2 som defineret i FN-regulativ nr. 16 (bilag 17, tillæg 5).

5.2.2.4. Undersiden af Isofix-barnefastholdelsesfiksturet som defineret af køretøjets fabrikant i punkt 5.2.2.3 skal have stillingsvinkler inden for følgende grænser, idet vinklerne måles i forhold til køretøjets referenceplaner som defineret i bilag 3, tillæg 2, til dette regulativ:

a) Hældning: $15^\circ \pm 10^\circ$

b) Rulning: $0^\circ \pm 5^\circ$

c) Giring: $0^\circ \pm 10^\circ$.

Forudsat at de grænser, der er fastsat i punkt 5.2.2.4, ikke overskrides, accepteres for i-Size-siddepladser, at den korteste støttebenslængde i henhold til vurderingsvolumen for støttebensfoden, resulterer i en hældningsvinkel, der er større end ellers foranlediget af køretøjets sæde eller stel. Det skal være muligt at montere Isofix-barnefastholdelsesfiksturet ved den øgede hældningsvinkel. Dette punkt gælder ikke for barnefastholdelsesfiksturer af størrelse ISO/B2.

5.2.2.5. Isofix-forankringssystemerne skal hele tiden være i anvendelsesposition eller skal være sammenklappelige. Hvis der er tale om sammenklappelige forankringer, skal forskrifterne for Isofix-forankringssystemer være opfyldt i anvendelsespositionen.

5.2.2.6. Hver nedre Isofix-forankringsstang (i anvendelsespositionen) eller hver permanent monteret styreanordning skal være synlig uden sammenpresning af sædehynden eller ryglænet, når stangen eller styreanordningen i et vertikalt længdeplan, der går gennem stangens eller styreanordningens center, betragtes langs en linje med en vinkel på 30 grader opad fra et horisontalt plan.

Som et alternativ til ovennævnte forskrift skal køretøjet have permanente afmærkninger ved siden af hver stang eller styreanordning. Denne afmærkning skal efter fabrikantens valg være en af følgende:

5.2.2.6.1. Som minimum symbolet i bilag 4, figur 12, bestående af en cirkel med en diameter på mindst 13 mm indeholdende et piktogram, der opfylder følgende krav:

- a) piktogrammet skal kontrastere med cirkelns baggrund
- b) piktogrammet skal befinde sig i nærheden af hver stang i systemet.

5.2.2.6.2. Ordet »ISOFIX« med store bogstaver med en højde på mindst 6 mm.

5.2.2.7. Forskrifterne i punkt 5.2.2.6 gælder ikke for i-Size-siddepladser. i-Size-siddepladser skal mærkes i henhold til punkt 5.2.4.1.

5.2.3. Isofix-topstropforankringer, konstruktion og placering:

På bilfabrikantens anmodning kan metoderne beskrevet i punkt 5.2.3.1 og 5.2.3.2 bruges som alternativer.

Metoden beskrevet i punkt 5.2.3.1 kan kun anvendes, hvis Isofix-positionen befinder sig på et sæde i køretøjet.

5.2.3.1. I henhold til bestemmelserne i punkt 5.2.3.3 og 5.2.3.4 placeres den del af hver Isofix-topstropforankring, som er designet til at blive forbundet med en Isofix-topstropkonnektor, højst 2 000 mm fra skulderreferencepunktet i det gråtonede område, som vist i figur 6-10 i bilag 4, for den siddeplads, hvorpå den er monteret, med henvisning til den i SAE J 826 (juli 1995) beskrevne skabelon, som også er vist i bilag 4, figur 5, i overensstemmelse med følgende betingelser:

5.2.3.1.1. skabelonens H-punkt svarer til det unikke konstruktivt bestemte H-punkt for sædet i laveste og bageste indstilling, dog placeres skabelonen midtvejs mellem de to nedre Isofix-forankringer

5.2.3.1.2. skabelonens torsolinje har samme vinkel til det vertikale tværplan som ryglænet indstillet i mest lodrette position, og

5.2.3.1.3. skabelonen er placeret i det vertikale længdeplan, som indeholder skabelonens H-punkt.

5.2.3.2. Alternativt kan Isofix-topstropforankringsområdet bestemmes ved hjælp af fiksturet »ISO/F2« som defineret i FN-regulativ nr. 16 (bilag 17, tillæg 2, figur 2), ved en Isofix-position udstyret med nedre Isofix-forankringer som vist i figur 11 i bilag 4.

Indstillingen skal være sædets bageste og laveste indstilling med ryglænet i normal indstilling eller som anbefalet af køretøjsfabrikanten.

Set fra siden skal Isofix-topstropforankringen ligge bag »ISO/F2«-fiksturets bagside.

Tværsnittet mellem bagsiden af fiksturet »ISO/F2« og den horisontale linje (bilag 4, figur 11, reference 3), som indeholder det sidste stive punkt med en hårdhed på over 50 Shore A øverst i ryglænet, definerer referencepunkt 4 (bilag 4, figur 11) på centerlinjen for fiksturet »ISO/F2«. På dette referencepunkt definerer en maksimal vinkel på 45° over den horisontale linje topstropforankringsområdets øverste grænse.

De to områder, som forankringen for Isofix-topstroppen skal ligge inden for, afgrænses set oppefra af en vinkel på maks. 90°, der går skråt bagud gennem referencepunktet 4 (bilag 4, figur 11), og set bagfra af en vinkel på maks. 40°.

Isofix-topstropgjordens befæstelsespunkt (5) er det punkt, hvor »ISO/F2«-testfiksturet skærer et plan, der ligger 550 mm over »ISO/F2«-testfiksturets horisontale overflade (1) på »ISO/F2«-fiksturets centerlinje (6).

Desuden skal Isofix-topstropforankringen være mere end 200 mm, men under 2 000 mm fra Isofix-topstropgjordens befæstelsespunkt på bagsiden af fiksturet »ISO/F2«, målt langs gjorden, når den trækkes hen over ryglænet til Isofix-topstropforankringen.

5.2.3.3. Den del af Isofix-topstropforankringen i et køretøj, som er konstrueret til at blive forbundet med Isofix-topstropkonnektoren, kan placeres uden for de i punkt 5.2.3.1 eller 5.2.3.2 nævnte grå områder, hvis der ikke kan findes en passende placering inden for området, og bilen er udstyret med en selestyransordning, som

5.2.3.3.1. sikrer, at Isofix-topstropgjorden fungerer, som om den del af forankringen, der er udformet til at blive forbundet med Isofix-topstropforankringen, var placeret inden for det grå område og

5.2.3.3.2. er mindst 65 mm bag torsolinjen, hvis der er tale om selestyransordninger af den ikke-stive stroptype eller en aftagelig styransordning, eller mindst 100 mm bag torsolinjen, hvis der er tale om en fastmonteret stiv selestyransordning og

5.2.3.3.3. anordningen udviser ved prøvning, efter at været installeret i overensstemmelse med den tilsigtede anvendelse, tilstrækkelig styrke til med Isofix-topstropforankring at modstå den belastning, som er beskrevet i punkt 6.2 i dette regulativ.

5.2.3.4. En stropforankring kan være nedsænket i ryglænet, såfremt den ikke befinder sig i gjordens anvendelsesområde øverst på køretøjets ryglæn.

5.2.3.5. Isofix-topstropforankringen skal være dimensioneret således, at det er muligt at fastgøre en Isofix-topstropkrog som illustreret i figur 3.

Det skal sikres, at der er frigang rundt om hver Isofix-topstropforankring, således at gjorden kan spændes og spændes op.

Alle forankringer, der ligger bag eventuelle Isofix-forankringssystemer, og som kan bruges til at fastgøre en Isofix-topstropkrog eller Isofix-topstropkonnektor, skal være konstrueret til at forhindre misbrug ved hjælp af en eller flere af følgende foranstaltninger:

- a) udformning af alle sådanne forankringer i Isofix-topstropforankringens område som Isofix-topstropforankringer eller
- b) mærkning af Isofix-topstropforankringer udelukkende med et af de symboler, eller dets spejlbillede, som er vist i figur 13 i bilag 4 eller
- c) mærkning af sådanne forankringer, der ikke er i overensstemmelse med a) eller b) ovenfor, med en tydelig angivelse af, at disse forankringer ikke bør anvendes i kombination med eventuelle Isofix-forankringssystemer.

For hver Isofix-topstropforankring, som befinder sig under et dække, skal dette være markeret med f.eks. et af symbolerne (evt. spejlvendt) i figur 13 i bilag 4; dette dække skal kunne fjernes uden brug af værktøj.

5.2.4. Krav til i-Size-siddepladser

Hver i-Size-siddeplads, som defineret af køretøjets fabrikant, skal opfylde de krav, der er fastlagt i punkt 5.2.1 til 5.2.4.3.

5.2.4.1. Mærkning

Hver i-Size-siddeplads skal have permanente afmærkninger ved siden af det nedre Isofix-forankringssystem (stang eller styreanordning) for den pågældende siddeplads.

Minimumssymbolet skal være symbolet i bilag 5, figur 4, bestående af et kvadrat med sider på mindst 13 mm indeholdende et piktogram, der opfylder følgende krav:

- a) piktogrammet skal kontrastere med kvadratets baggrund
- b) piktogrammet skal befinde sig i nærheden af hver stang i systemet.

5.2.4.2. Geometriske krav til i-Size-siddepladser tilsluttet i-Size-støtteben

Ud over de krav, der er fastlagt i punkt 5.2.2 og 5.2.3, kontrolleres det, at køretøjsbundens øvre overflade (inkl. indtræk, tæpper, skumunderlag osv.) skærer begge de overflader i x- og y-retningen, der afgrænser vurderingsvolumen for støttebensfoden, som vist i figur 1 og 2 i bilag 5 til dette regulativ.

Vurderingsvolumen for støttebensfoden afgrænses som følger (se også bilag 5, figur 1 og 2, i dette regulativ):

- a) i bredden af to planer, der er parallelle med og 100 mm fra midterplanet i længderetningen for barnefastholdelsesfiksturet installeret på den pågældende siddeplads, og
- b) i længden af to planer, der er vinkelrette på planet for barnefastholdelsesfiksturets underside og vinkelrette på midterplanet i længderetningen for barnefastholdelsesfiksturet, 585 mm og 695 mm fra det plan, der går gennem midterlinjen for de nedre Isofix-forankringer og er vinkelret på barnefastholdelsesfiksturets underside, og og
- c) i højden af to planer, der er parallelle med og 270 mm og 525 mm under barnefastholdelsesordenens nederste overflade.

Den hældningsvinkel, der anvendes til de geometriske bedømmelser ovenfor, måles som beskrevet i punkt 5.2.2.4.

Overensstemmelse med denne forskrift kan godtgøres ved hjælp af en fysisk prøvning eller computersimulering eller repræsentative tegninger.

5.2.4.3. Styrkekrav til køretøjsbunden med hensyn til i-Size-siddepladser

Hele kontaktfladen på køretøjsbunden (se bilag 5, figur 1 og 2) skal have tilstrækkelig styrke til at modstå de belastninger, der påføres ved prøvning i overensstemmelse med punkt 6.2.4.5.

5.3. Fastsat mindste antal Isofix-positioner:

5.3.1. Ethvert køretøj i klasse M₁ skal være udstyret med mindst to Isofix-positioner, som opfylder forskrifterne i nærværende regulativ.

Mindst to af Isofix-positionerne skal være udstyret med både et Isofix-forankringssystem og en Isofix-topstropforankring.

Typen og antallet af Isofix-fiksturer, som defineret i FN-regulativ nr. 16, som kan monteres på hver Isofix-position, er angivet i regulativ nr. 16.

5.3.2. Uanset punkt 5.3.1 kræves der ingen Isofix-position for køretøjer, der kun har én sæderække.

5.3.3. Uanset punkt 5.3.1 skal mindst ét af de to Isofix-placeringssystemer være monteret ved anden sæderække.

5.3.4. Uanset punkt 5.3.1 behøver køretøjer i klasse M₁ kun at have én Isofix-position for køretøjer med:

- a) højst to passagerdøre og
- b) en bagudvendt siddeplads, for hvilken indgreb i transmissions- og/eller hjulophængsdele forhindrer installation af Isofix-forankringer i henhold til kravene i punkt 5.2.2, og

- c) med et effekt/masseforhold-indeks (PMR) på over 140 ifølge definitionerne i regulativ nr. 51 og med definitionen af masseforholdet (PMR):

$$\text{PMR} = (\text{Pn}/\text{m}_t) \times 1\,000 \text{ kg/kW}$$

hvor:

Pn: maksimal (nominel) motoreffekt udtrykt i kW ⁽²⁾

m_{ro}: et køretøjs masse i køreklar stand, udtrykt i kg

m_t = m_{ro} (for køretøjer i klasse M₁)

og

- d) med en motor med en maksimal (nominel) motoreffekt større end 200 kW ⁽²⁾.

Et sådant køretøj behøver kun have ét Isofix-forankringssystem og en Isofix-topstropforankring på en siddeplads, der er beregnet til en forsædepassager, og som er kombineret med en anordning til deaktivering af airbag (hvis den pågældende plads er udstyret med airbag), samt en advarselmærkning, der angiver, at der ikke er Isofix-siddeplads til rådighed i anden sæderække.

- 5.3.5. Hvis der er monteret et Isofix-forankringssystem på en forsædeplads, hvor der er airbag til beskyttelse ved frontalkollision, skal der monteres en anordning til deaktivering af denne airbag.
- 5.3.6. Uanset punkt 5.3.1 skal antallet af Isofix-positioner ved integrerede »indbyggede« barnefastholdelsesanordninger være mindst to minus antallet af integrerede »indbyggede« barnefastholdelsessystemer af massegruppe 0, 0+ eller 1.
- 5.3.7. Køretøjer af cabriolettypen, jf. definitionen i punkt 2.9.1.5 i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3) med mere end en sæderække monteres med mindst to nedre Isofix-forankringer. Såfremt der er monteret en Isofix-topstropforankring på sådanne køretøjer, skal den overholde de relevante bestemmelser i dette regulativ.
- 5.3.8. Hvis et køretøj kun er udstyret med ét sæde pr. række, kræves kun én Isofix-position i passagerpladsen. Såfremt der er monteret en Isofix-topstropforankring på sådanne køretøjer, skal den overholde de relevante bestemmelser i dette regulativ. Når det imidlertid ikke er muligt at montere selv det mindste fremadvendende Isofix-fikstur (som defineret i FN-regulativ nr. 16, bilag 17, tillæg 2) på passagerpladsen, kræves der ingen Isofix-position, forudsat at barnefastholdelsesanordningen er specificeret for det pågældende køretøj.
- 5.3.9. Uanset punkt 5.3.1 ovenfor er Isofix-positioner ikke påkrævet i ambulancer og rustvogne og køretøjer, der er bestemt til at anvendes af forsvaret, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten.
- 5.3.10. Uanset bestemmelserne i punkt 5.3.1 til 5.3.4 kan en eller flere af de obligatoriske Isofix-positioner erstattes af i-Size-siddepladser.

6. PRØVNINGER

- 6.1. Fastgørelse af køretøjet med henblik på prøvning af Isofix-forankringer
- 6.1.1. Den metode, der anvendes til fastgørelse af køretøjet under prøvningen, må ikke bevirke, at Isofix-forankringerne eller deres forankringsområder forstærkes, eller at stellet normale deformering formindskes.
- 6.1.2. En fastgørelsesanordning anses for tilfredsstillende, når den ikke påvirker et område, der strækker sig over hele stallets bredde, og hvis stellet eller køretøjet er blokeret eller fastgjort foran, i en afstand af mindst 500 mm fra den forankring, der prøves, og hvis det er fastgjort bagtil, mindst 300 mm fra forankringen.

⁽²⁾ (Nominel) motoreffekt betyder motoreffekt udtrykt i kW (ECE), målt ved ECE-metoden i henhold til regulativ nr. 85.

- 6.1.3. Det tilrådes at lade stellet hvile på støtter, som er anbragt tilnærmelsesvis lodret under hjulakslerne, eller, hvis dette ikke er muligt, under ophængningspunkterne.
- 6.1.4. Såfremt der benyttes en anden fastgørelsesmetode end den i dette regulativs punkt 6.1.1 til 6.1.3 foreskrevne, skal dens ligeværdighed godtgøres.
- 6.2. Statiske prøvningsforskrifter
- 6.2.1. Isofix-forankringssystemernes styrke prøves ved at påføre anordningen til statisk belastning (static force application device — SFAD) med Isofix-beslagene i korrekt indgreb de kræfter, som er angivet i punkt 6.2.4.3.
- Ved Isofix-topstropforankring gennemføres en yderligere prøvning, jf. punkt 6.2.4.4.
- Ved en i-Size-siddeplads gennemføres en yderligere prøvning, jf. punkt 6.2.4.5.
- Alle Isofix-positioner og/eller i-Size-siddepladser på samme sæderække, som kan anvendes samtidigt, skal prøves samtidigt.
- 6.2.2. Prøvningen kan foretages enten på et fuldt færdigt køretøj eller på tilstrækkelige dele af et køretøj, som er repræsentative for køretøjsstellets styrke og stivhed.
- Ruder og døre kan være monteret eller afmonteret, åbne eller lukkede.
- Ethvert element, der normalt monteres og hører til køretøjstypen, kan være monteret.
- Prøvningen kan indskrænkes til at omfatte Isofix-positionen eller i-Size-positionen for kun ét sæde eller én gruppe af sæder, forudsat at:
- a) den pågældende Isofix- eller i-Size-position har samme konstruktionsmæssige egenskaber som Isofix- eller i-Size-positionen for de andre sæder eller grupper af sæder, og
 - b) når sædet eller gruppen af sæder er helt eller delvis forsynet med sådanne Isofix- eller i-Size-positioner, har sædet eller gruppen af sæder eller køretøjsbunden i tilfælde af i-Size-siddepladser de samme konstruktionsmæssige egenskaber som de øvrige sæder eller grupper af sæder.
- 6.2.3. Hvis sæderne og nakkestøtterne er justerbare, prøves de i den af den tekniske tjeneste definerede indstilling inden for det begrænsede område, som er foreskrevet af fabrikanten, jf. FN-regulativ nr. 16, bilag 17, tillæg 3.
- 6.2.4. Belastninger, retninger og bevægelsesgrænser
- 6.2.4.1. Midtpunktet på den nedre forreste tværstang på SFAD-anordningen påføres en belastning på $135 \text{ N} \pm 15 \text{ N}$ for at justere frem- og tilbagepositionen for SFAD-anordningens baglæns forskydning og således fjerne eventuel slaphed eller spænding mellem SFAD-anordningen og dens støtte.
- 6.2.4.2. Anordningen til statisk belastning (SFAD) påføres kræfter i fremadgående og skrå retning i overensstemmelse med tabel 1.

Tabel 1

Prøvebelastningernes retning

Fremad	$0^\circ \pm 5^\circ$	8 kN $\pm 0,25$ kN
Skrå	$75^\circ \pm 5^\circ$ (til begge sider, eller hvis der er en særlig ugunstig side, eller hvis begge sider er symmetriske, kun én side)	5 kN $\pm 0,25$ kN

De enkelte prøvninger kan på fabrikantens begæring udføres på forskellige stel.

Belastninger i fremadgående retning påføres med en initial kraftpåføringsvinkel på $10^\circ \pm 5^\circ$ over det horisontale plan. Skrå belastninger påføres horisontalt $0^\circ \pm 5^\circ$. En foreløbig kraft på $500 \text{ N} \pm 25 \text{ N}$ påføres ved det foreskrevne belastningspunkt X som vist i figur 2 i bilag 4. Den fulde belastning påføres så hurtigt som muligt og inden for en maksimal belastningstid på 30 sek. Fabrikanten kan dog anmode om, at belastningen påføres i løbet af 2 sek. Belastningen opretholdes i mindst 0,2 sek.

Alle målinger foretages i overensstemmelse med ISO 6487 med CFC på 60 Hz eller tilsvarende metode.

6.2.4.3. Udelukkende prøvning af Isofix-forankringssystemet:

6.2.4.3.1. Belastningsprøve ved fremadgående retning:

Horizontal bevægelse i længderetningen (efter foreløbig kraft) for punkt X på SFAD-anordningen under påføring af en kraft på $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ skal være begrænset til 125 mm, og der tillades en varig deformation, herunder et delvist brud på en af de nedre Isofix-forankringer eller området omkring disse, ved anvendelse af den foreskrevne belastning i det specificerede tidsrum.

6.2.4.3.2. Belastningsprøve ved skrå retning:

Bevægelse i belastningens retning (efter foreløbig kraft) for punkt X på SFAD-anordningen under påføring af en kraft på $5 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ skal være begrænset til 125 mm, og der tillades en varig deformation, herunder et delvist brud på en af de nedre Isofix-forankringer eller området omkring disse, ved anvendelse af den foreskrevne belastning i det specificerede tidsrum.

6.2.4.4. Prøvning af Isofix-forankringssystemer og Isofix-topstropforankring:

Der påføres en foreløbig trækraft på $50 \text{ N} \pm 5 \text{ N}$ mellem SFAD-anordningen og topstropforankringen. Horizontal bevægelse (efter foreløbig kraft) for punkt X under påføring af en kraft på $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ skal være begrænset til 125 mm, og der tillades en varig deformation, herunder et delvist brud på en af de nedre Isofix-forankringer og topstropforankringer eller området omkring disse, ved anvendelse af den foreskrevne belastning i det specificerede tidsrum.

6.2.4.5. Prøvning af i-Size-siddepladser:

Ud over prøvningerne i punkt 6.2.4.3 og 6.2.4.4 udføres en prøvning med en ændret anordning til statisk belastning, som består af en SFAD-anordning og omfatter en støttebensprøvesonde som defineret i figur 3 i bilag 5. Støttebensprøvningsanordningen skal tilpasses i længde og bredde med henblik på vurdering af kontaktfladen på køretøjsbunden, jf. punkt 5.2.4.2 (se også figur 1 og 2 i bilag 5 til dette regulativ). Højden af støttebensprøvningsanordningen justeres således, at støttebensprøvningsanordningens fod er i kontakt med køretøjsbundens øvre overflade. I tilfælde af trinvis højdeindstilling vælges det første trin, hvor støttebensfoden hviler stabilt på gulvet. Hvis støttebensprøvningsanordningens højde justeres trinløst, forhøjes hældningsvinklen på SFAD-anordningen med $1,5 \pm 0,5$ grader som følge af højdeindstillingen af støttebensprøvningsanordningen.

Horizontal bevægelse (efter foreløbig kraft) for punkt X under påføring af en kraft på $8 \text{ kN} \pm 0,25 \text{ kN}$ skal være begrænset til 125 mm, og der tillades en varig deformation, herunder et delvist brud på en af de nedre Isofix-forankringer og kontaktfladen på køretøjsbunden, ved anvendelse af den foreskrevne belastning i det specificerede tidsrum.

Tabel 2

Bevægelsesgrænser

Belastningsretning	Maksimal bevægelse for punkt X på SFAD-anordningen
Fremad	125 mm i længderetningen
Skrå	125 mm i belastningsretningen

6.2.5. Supplerende belastninger

6.2.5.1. Sædeinertikræfter

Ved installationspositioner, hvor kraften overføres til køretøjets sæde og ikke direkte til køretøjets stel, udføres en prøvning, der skal sikre, at køretøjets sæder er tilstrækkeligt stærkt forankret på køretøjets stel. En kraft svarende til 20 gange massen af de relevante dele i sædekonstruktionen påføres sædet eller den relevante del af sædekonstruktionen horisontalt og i længderetningen fremad mod sædet eller den relevante del af sædekonstruktionen, i overensstemmelse med den fysiske effekt, det pågældende sædes masse har for sædeforankringerne. Fastsættelsen af den eller de yderligere belastning(er) og fordelingen heraf foretages af fabrikanten og godkendes af den tekniske tjeneste.

På fabrikantens anmodning kan en supplerende belastning påføres ved SFAD-anordningens X-punkt under de statiske prøvninger, der er beskrevet ovenfor.

Hvis topstropforankringen er integreret i køretøjets sæde, udføres denne prøvning med Isofix-topstropgjorden.

Der må ikke forekomme brud, og bevægelsesgrænserne i tabel 2 skal overholdes.

Bemærkning: Denne prøvning er ikke påkrævet, såfremt nogle af forankringerne i køretøjets sikkerhedsselesystem er integreret i køretøjets sædekonstruktion, og sædet allerede er prøvet og har bestået dette regulativs forankringsbelastningsprøvninger for fastholdelse af voksne passagerer.

7. ÆNDRINGER OG UDVIDELSE AF GODKENDELSEN AF KØRETØJSTYPEN

7.1. Enhver ændring af køretøjstypen skal meddeles den typegodkendende myndighed, der har godkendt køretøjstypen. Denne myndighed kan da enten:

7.1.1. anse det for usandsynligt, at ændringerne vil få en mærkbar negativ virkning, og at køretøjet under alle omstændigheder fortsat opfylder kravene eller

7.1.2. kræve en yderligere prøvningsrapport fra den tekniske tjeneste, som er ansvarlig for prøvningens udførelse.

7.2. Godkendelse eller afslag på godkendelse skal sammen med detaljer om ændringerne meddeles i henhold til fremgangsmåden beskrevet i punkt 4.3 ovenfor til de kontraherende parter, der anvender dette regulativ.

7.3. Den kompetente myndighed, som meddeler udvidelse af en godkendelse, tildeler udvidelsen et serienummer og underretter de andre kontraherende parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelse, der svarer til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

8. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

Procedurerne til sikring af produktionens overensstemmelse skal opfylde bestemmelserne i overenskomstens tillæg 1 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), idet følgende forskrifter finder anvendelse:

8.1. Ethvert køretøj, som bærer et godkendelsesmærke som foreskrevet i dette regulativ, skal være i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype for så vidt angår enkeltheder, der har betydning for Isofix-forankringernes egenskaber.

8.2. For at kontrollere overensstemmelsen med de i punkt 8.1 foreskrevne krav, skal der undersøges et tilstrækkeligt antal stikprøver af serieproducerede køretøjer, som bærer det godkendelsesmærke, som kræves ifølge dette regulativ.

8.3. Som hovedregel skal ovennævnte kontrol begrænses til måltagning. Imidlertid underkastes køretøjer i nødvendigt omfang nogle af de i punkt 6 beskrevne prøvninger, som udvælges af den tekniske tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningerne.

9. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE

9.1. Godkendelser, som er meddelt for en type køretøj i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis forskrifterne i punkt 8.1 ovenfor ikke er opfyldt, eller hvis køretøjets sikkerhedsseleforankringer eller Isofix-forankrings-systemet og Isofix-topstropforankringen ikke har bestået den i punkt 8 foreskrevne kontrol.

9.2. Hvis en kontraherende part, der anvender dette regulativ, inddrager en godkendelse, som den tidligere har meddelt, skal den straks underrette de øvrige kontraherende parter, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en anmeldelsesformular, som svarer til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

10. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN

Hvis indehaveren af godkendelsen endeligt ophører med at fremstille en type Isofix-forankringssystem og Isofix-topstropforankring, som er godkendt i henhold til dette regulativ, skal han underrette den myndighed, som har meddelt godkendelsen, herom. Efter modtagelse af den pågældende meddelelse underretter myndigheden de andre parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelse, der svarer til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

11. NAVNE OG ADRESSER PÅ TEKNISKE TJENESTER, SOM ER ANSVARLIGE FOR UDFØRELSE AF GODKENDELSES-PRØVNING, OG PÅ DE TYPEGODKENDENDE MYNDIGHEDER

De kontraherende parter i 1958-aftalen, som anvender dette regulativ, meddeler De Forenede Nationers sekretariat navne og adresser på de tekniske tjenester, som udfører godkendelsesprøvninger, og på de typegodkendende myndigheder, som meddeler godkendelser, og hvortil meddelelser udstedt i andre lande om godkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse skal sendes.

—

BILAG 1

MEDDELELSE

(Største format: A4-format (210 × 297 mm))



Udstedt af: Myndighedens navn:

.....

.....

vedrørende: ² Meddelelse af godkendelse

Udvidelse af godkendelse

Nægtelse af godkendelse

Inddragelse af godkendelse

Endeligt ophør af produktionen

af en køretøjstype med hensyn til Isofix-forankringssystemer, Isofix-topstropforankringer og eventuelle i-Size-siddepladser i henhold til FN-regulativ nr. 145

Godkendelse nr. Udvidelse nr.

1. Motorkøretøjets fabriks- eller handelsbetegnelse:

2. Køretøjstype

3. Fabrikantens navn og adresse

4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant

5. Beskrivelse af sæderne ³Anvender yderligere kraft i henhold til punkt 6.2.5.1 i dette FN-regulativ: Ja/nej (²)

Suppleret kraft:

Anvender undtagelsen i henhold til punkt 6.2.5.1 på grundlag af sikkerhedsseleforankringsprøver i henhold til FN-regulativ nr. 14, punkt 6.4.4: Ja/nej (²)

FN-regulativ nr. 14 Godkendelse nr.

6. Anvender Isofix-undtagelse som tilladt i henhold til punkt 5.3.8: Ja/nej (²)

7. Køretøj indleveret til godkendelse den:

8. Teknisk tjeneste, der forestår godkendelsesprøvningerne:

9. Dato på rapport udstedt af den pågældende tekniske tjeneste:

10. Nummer på rapport udstedt af denne tjeneste:

11. Godkendelse meddelt/udvidet/nægtet/inddraget (²)

12. Godkendelsesmærkets placering på køretøjet:

13. Sted:

14. Dato

15. Underskrift

16. Følgende dokumenter, som er indleveret til den typegodkendende myndighed, som har meddelt godkendelse, er vedføjet denne meddelelse og kan udleveres på begæring:

tegninger, diagrammer og planer over Isofix-forankringssystemer, eventuelle Isofix-topstropforankringer, eventuelle i-Size-siddepladser kontaktflede på køretøjsbunden og køretøjets stel

¹ Betegnelsesnummer for det land, hvor godkendelsen er meddelt, udvidet, nægtet eller inddraget (se godkendelsesforskrifter i regulativet).² Det ikke gældende overstreges.³ Kun hvis forankringen er fæstnet til sædet, eller hvis sædet understøtter selejorden.

fotografier af Isofix-forankringssystemerne, af en eventuel topstrop, eventuelle i-Size-siddepladsers kontaktflade på køretøjsbunden og af køretøjets stel

tegninger, diagrammer og planer over sæderne, af deres forankring i køretøjet

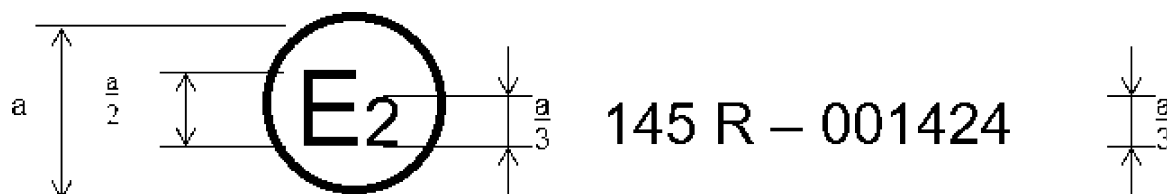
fotografier af sæderne, af deres forankring.

BILAG 2

UDFORMNING AF GODKENDELSESMÆRKET

MODEL A

(se regulativets punkt 4.4)

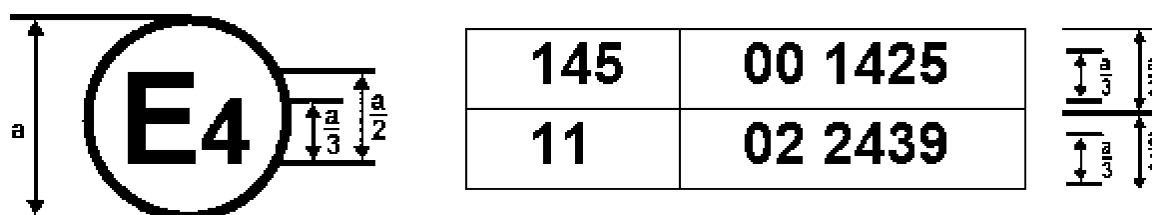


a = min. 8 mm

Ovennævnte godkendelsesmærke, der er påført et køretøj, viser, at køretøjstypen, hvad angår Isofix-forankringssystemer, Isofix-topstropforankringer og i-Size-siddepladser er godkendt i Frankrig (E2) i henhold til FN-regulativ nr. 145 med godkendelsesnummer 001424. De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen blev meddelt i henhold til kravene i FN-regulativ nr. 145 i regulativets oprindelige version.

MODEL B

(se regulativets punkt 4.5)



a = min. 8 mm

Ovenstående godkendelsesmærke, som er påført et køretøj, viser, at køretøjstypen er godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til FN-regulativ nr. 145 og 11 (*). Godkendelsesnumrene angiver, at FN-regulativ nr. 145 på godkendelsesdatoerne forelå i den oprindelige version, og at FN-regulativ nr. 11 forelå i ændringsserie 02.

(*) Det andet nummer er kun givet som eksempel.

BILAG 3

**METODE TIL BESTEMMELSE AF H-PUNKT OG FAKTISK TORSOVINKEL FOR SIDDEPLADSER I
MOTORKØRETØJER ⁽¹⁾**

Tillæg 1—	Beskrivelse af den tredimensionale H-punktmaskine (3-D H-maskine) ⁽¹⁾
Tillæg 2—	Tredimensionalt referencesystem ⁽¹⁾
Tillæg 3—	Referencedata vedrørende siddepladser ⁽¹⁾

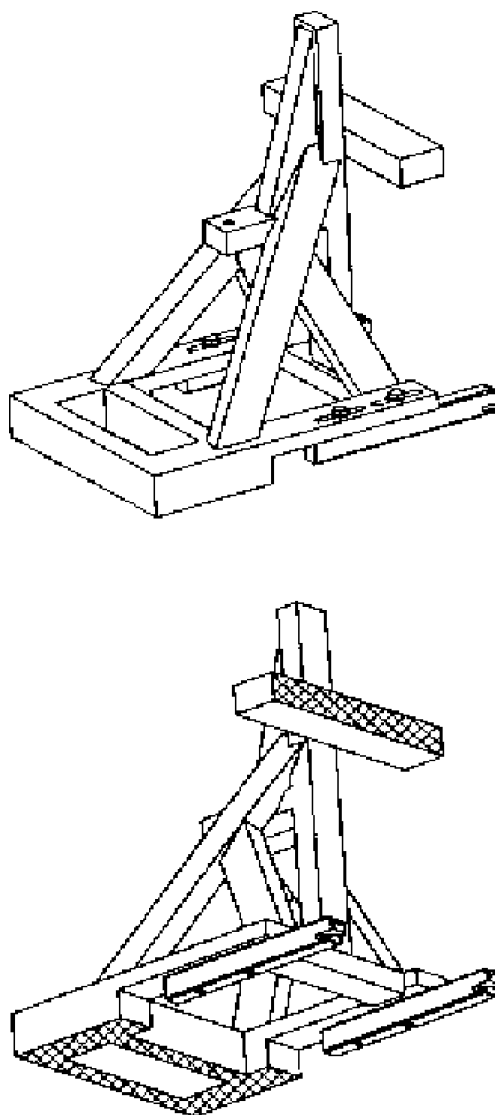
⁽¹⁾ Proceduren er beskrevet i bilag 1 (og i tillæg 1, 2 og 3 hertil) til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3) (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6).

BILAG 4

ISOFIX-FORANKRINGSSYSTEMER OG ISOFIX-TOPSTROPFORANKRINGER

Figur 1

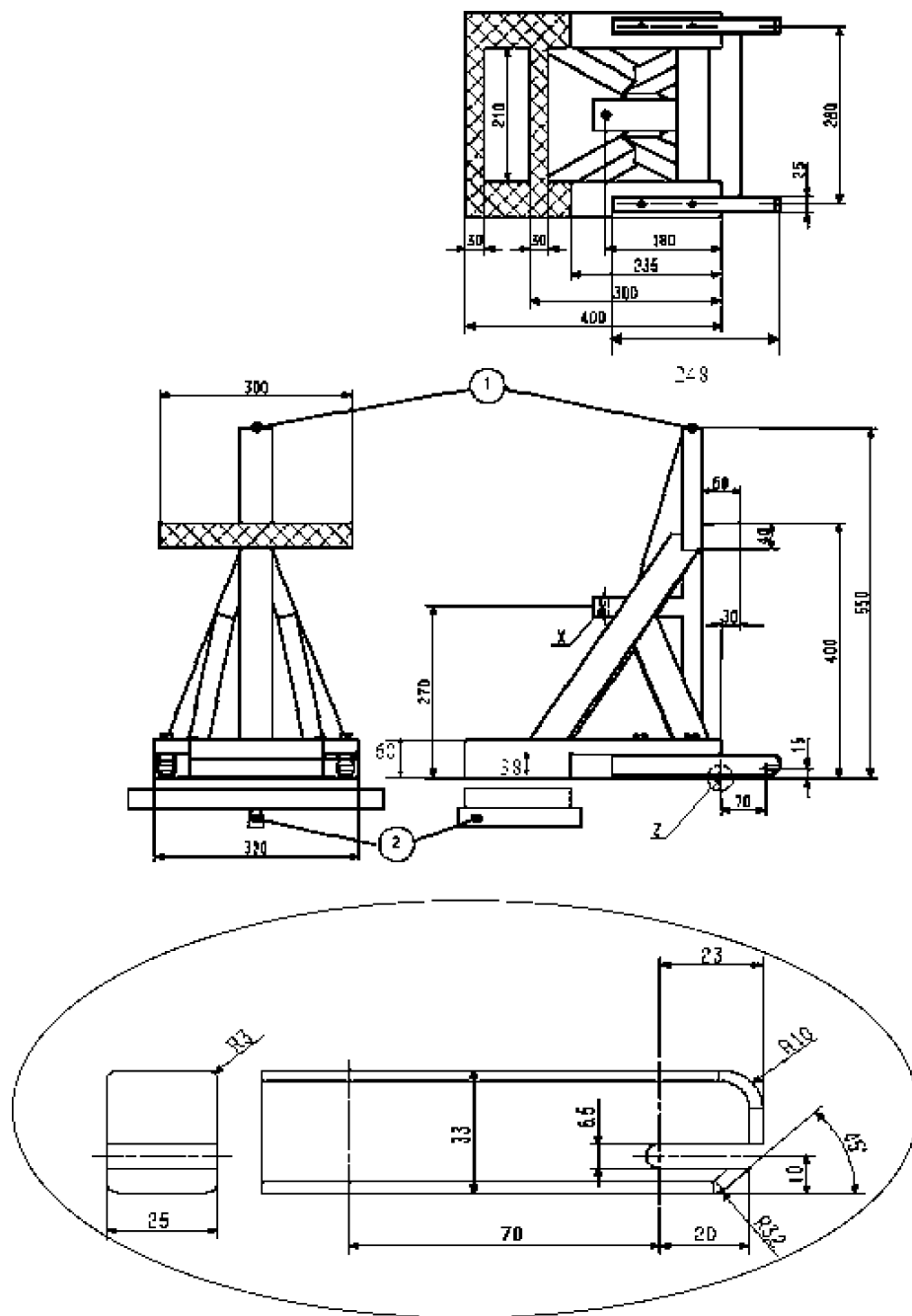
Anordning til statisk belastning (SFAD), isometrisk afbildning



Figur 2

Anordning til statisk belastning (SFAD), dimensioner

Dimensioner i millimeter



Tegnforklaring:

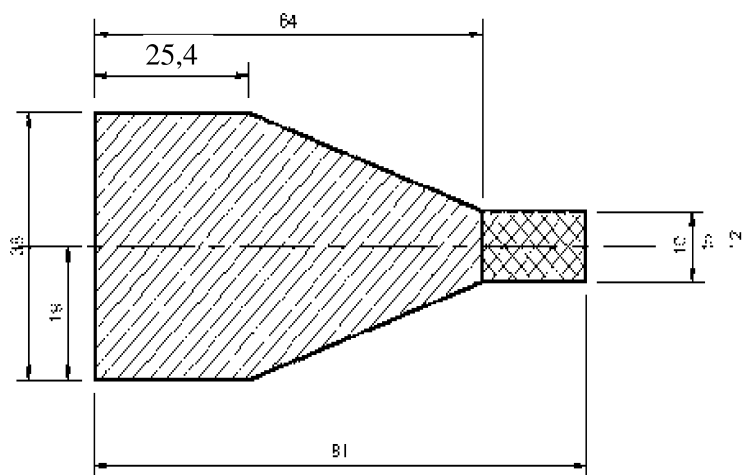
1. Topstropforankringspunkt.
2. Bjælke til prøvning af stivhed som beskrevet nedenfor.

SFAD-anordningens stivhed: Når den er fastgjort til en eller flere stive forankringsstænger, og SFAD-anordningens forreste tværstang understøttes af en stiv stang, som i centrum fastholdes af en tap 25 mm i længderetningen under SFAD-anordningens bund (for at muliggøre bøjning og drejning af bunden), må X-punktets bevægelse i enhver retning ikke være over 2 mm, når der påføres belastninger i overensstemmelse med tabel 1 i punkt 6.2.4.2 i dette regulativ. Eventuelle deformationer af Isofix-forankringssystemet holdes uden for målingerne.

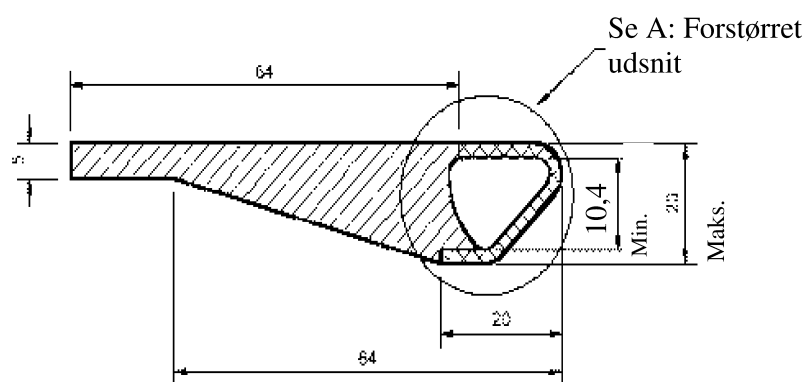
Figur 3

Dimensioner for Isofix-topstropkonnektor (krogtypen)

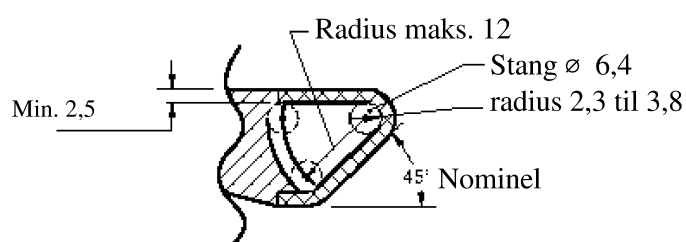
Dimensioner i millimeter



Set fra oven



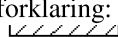
Set fra siden



A: Forstørret udsnit

Symbol-

forklaring:

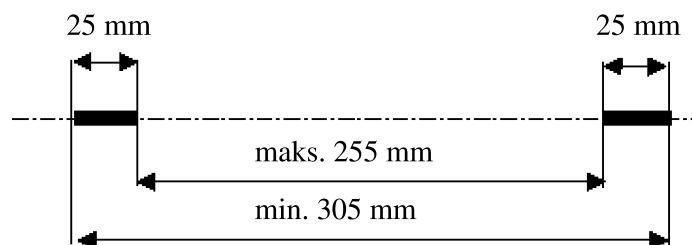


Omgivende struktur (hvis relevant)

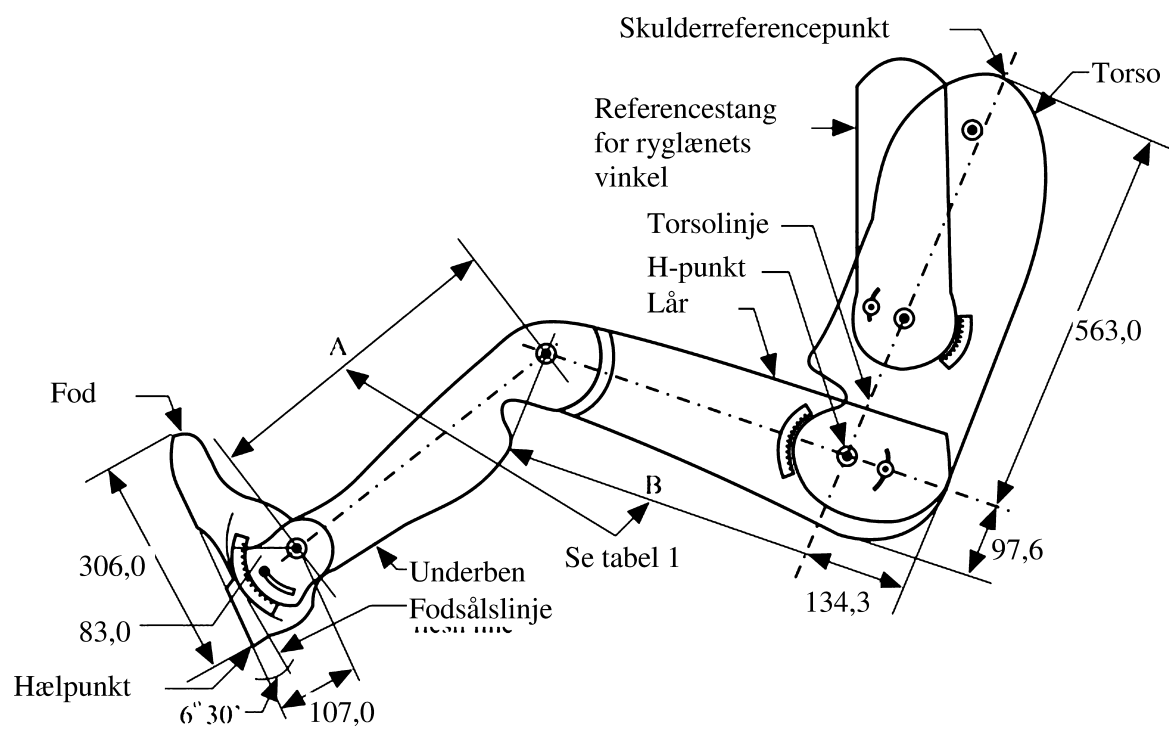


Område, inden for hvilket hele den profil, som topstropkrogen fastgøres på, skal befinde sig

Figur 4

Afstand mellem begge nedre forankringsområder

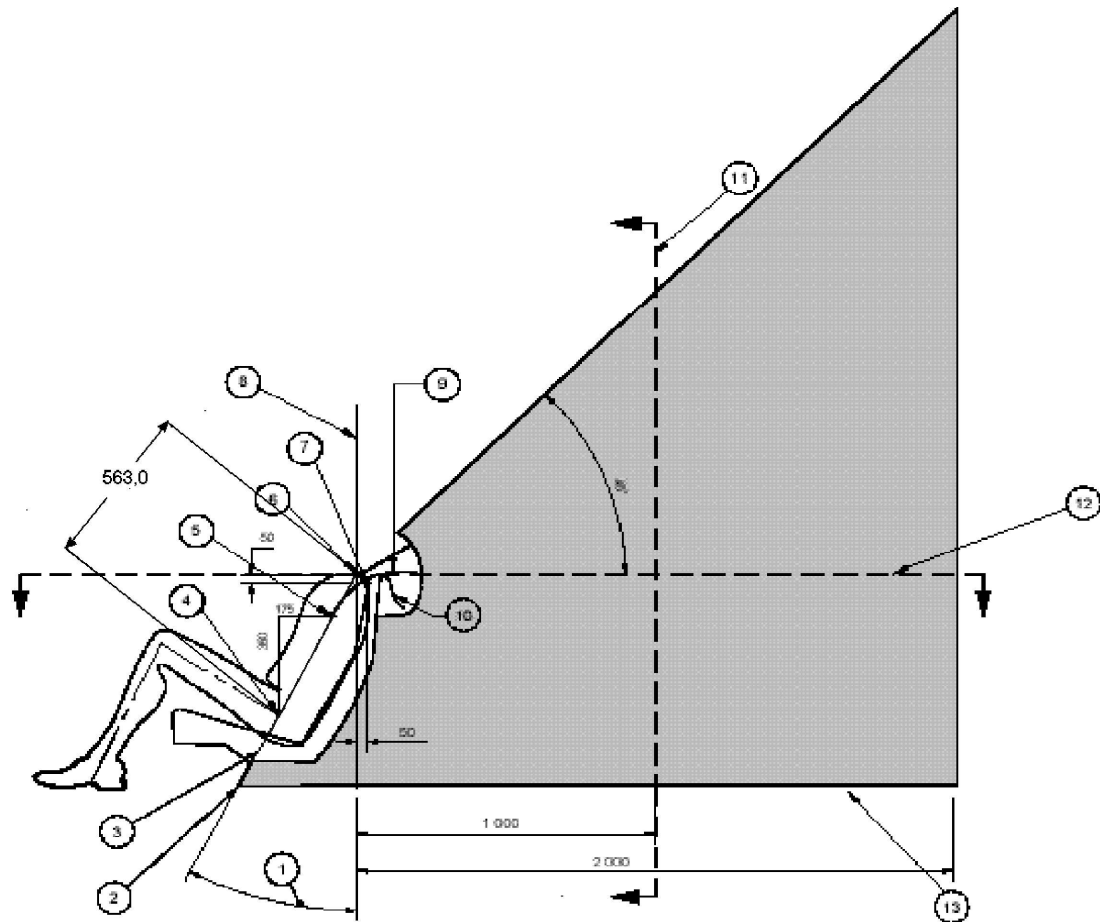
Figur 5

Todimensional skabelon*Bemærkning: Dimensioner i millimeter*

Figur 6

Placering af Isofix-topstropforankring, Isofix-område — set fra siden

Dimensioner i millimeter



Tegnforklaring:

1. Rygvinkel
2. Skæringspunkt for torsolinjens referenceplan og vognbunden
3. Torsolinjens referenceplan
4. H-punkt.
5. »V«-punkt.
6. »R«-punkt.
7. »W«-punkt.
8. Vertikalt plan i længderetningen.
9. Gjordens indhyllingslængde fra »V«-punktet: 250 mm
10. Gjordens indhyllingslængde fra »V«-punktet: 200 mm
11. Tværsnit af »M«-planet.
12. Tværsnit af »R«-planet.
13. Linjen repræsenterer køretøjets specifikke vognbundsoverflade inden for det foreskrevne område

Bemærkninger:

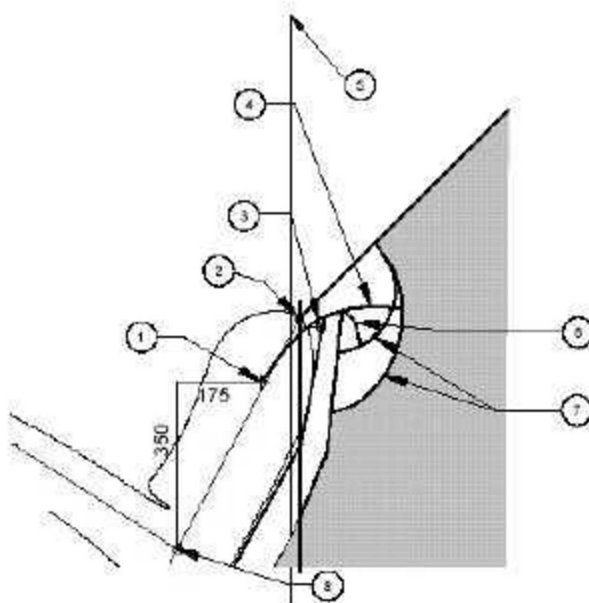
1. Del af topstropforankringen, som er udformet til at blive forbundet med den topstropkrog, der placeres inden for det gråtonede område.
2. »R«-punkt: Skulderens referencepunkt.
3. »V«-punkt: V-referencepunkt, 350 mm lodret over og 175 mm vandret bag H-punktet.
4. »W«-punktets referencepunkt, 50 mm lodret over og 50 mm vandret bag »R«-punkt.

5. »M«-plan: M-referenceplan, 1 000 mm vandret bag »R«-punktet.
6. Områdets forreste overflader genereres ved at trække de to indhyllingslinjer i deres forlængede rækkevidde i den forreste del af området. Indhyllingslinjerne repræsenterer den mindste justerede længde for typiske topstropgjorde målt fra enten toppen af barnefastholdelsessystemet (W-punktet) eller den nedre bagside af barnefastholdelsessystemet (V-punktet).

Figur 7

Placering af Isofix-topstropforankring, Isofix-område — set fra siden (forstørrelse) af indhyllingsområdet

Dimensioner i millimeter



Tegnforklaring:

1. »V«-punkt.
2. »R«-punkt.
3. »W«-punkt.
4. Gjordens indhyllingslængde fra »V«-punktet: 250 mm
5. Vertikalt plan i længderetningen.
6. Gjordens indhyllingslængde fra »V«-punktet: 200 mm
7. Buer skabt af indhyllingslængderne.
8. H-punkt

Bemærkninger:

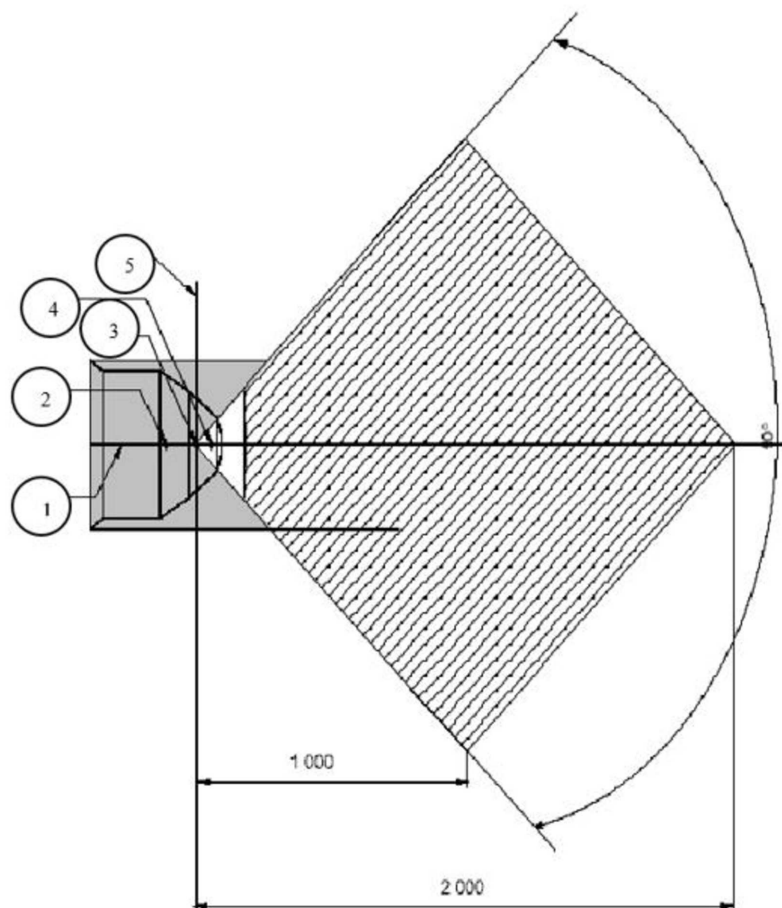
1. Del af topstropforankringen, som er udformet til at blive forbundet med den topstropkrog, der placeres inden for det gråtonede område.
2. »R«-punkt: Skulderens referencepunkt.
3. »V«-punkt: V-referencepunkt, 350 mm lodret over og 175 mm vandret bag H-punktet.
4. »W«-punkt: »W«-punktets referencepunkt, 50 mm lodret over og 50 mm vandret bag »R«-punkt.
5. »M«-plan: M-referenceplan, 1 000 mm vandret bag »R«-punktet.
6. Områdets forreste overflader genereres ved at trække de to indhyllingslinjer i deres forlængede rækkevidde i den forreste del af området. Indhyllingslinjerne repræsenterer den mindste justerede længde for typiske topstropgjorde målt fra enten toppen af barnefastholdelsessystemet (W-punktet) eller den nedre bagside af barnefastholdelsessystemet (V-punktet).

Figur 8

Placering af Isofix-topstropforankring, Isofix-område — plan

(Tværsnit af R-planen)

Dimensioner i millimeter

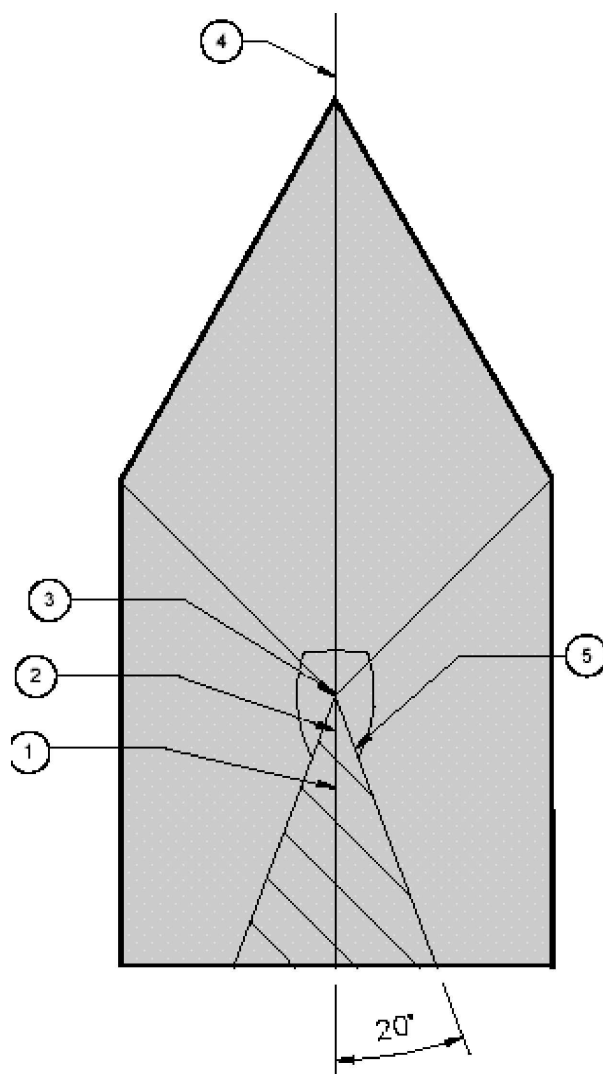
*Tegnforklaring:*

1. Midterplan
2. »V«-punkt.
3. »R«-punkt.
4. »W«-punkt.
5. Vertikalt plan i længderetningen

Bemærkninger:

1. Del af topstropforankringen, som er udformet til at blive forbundet med den topstropkrog, der placeres inden for det gråtonede område.
2. »R«-punkt: Skulderens referencepunkt.
3. »V«-punkt: V-referencepunkt, 350 mm lodret over og 175 mm vandret bag H-punktet.
4. »W«-punkt: »W«-punktets referencepunkt, 50 mm lodret over og 50 mm vandret bag »R«-punkt.

Figur 9

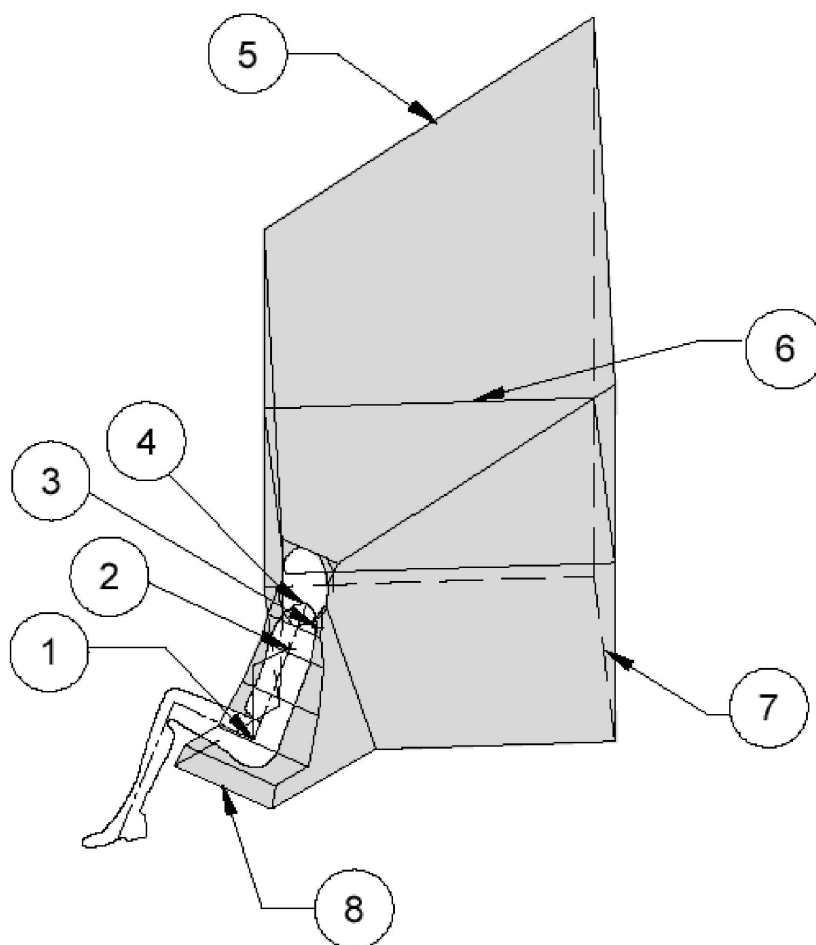
Placering af Isofix-topstropforankring, Isofix-område — set forfra*Tegnforklaring:*

1. »V«-punkt.
2. »W«-punkt.
3. »R«-punkt.
4. Midterplan
5. Området langs torsoens referenceplan

Bemærkninger:

1. Del af topstropforankringen, som er udformet til at blive forbundet med den topstropkrog, der placeres inden for det gråtonede område.
2. »R«-punkt: Skulderens referencepunkt.
3. »V«-punkt: V-referencepunkt, 350 mm lodret over og 175 mm vandret bag H-punktet.
4. »W«-punkt: »W«-punktets referencepunkt, 50 mm lodret over og 50 mm vandret bag »R«-punkt.

Figur 10

Placering af Isofix-topstropforankring, Isofix-område — Tredimensionel grafisk fremstilling*Tegnforklaring:*

1. »H«-punkt
2. »V«-punkt
3. »W«-punkt
4. »R«-punkt
5. 45°-plan
6. Tværsnit af »R«-planet
7. Vognbundens overflade
8. Områdets forreste kant

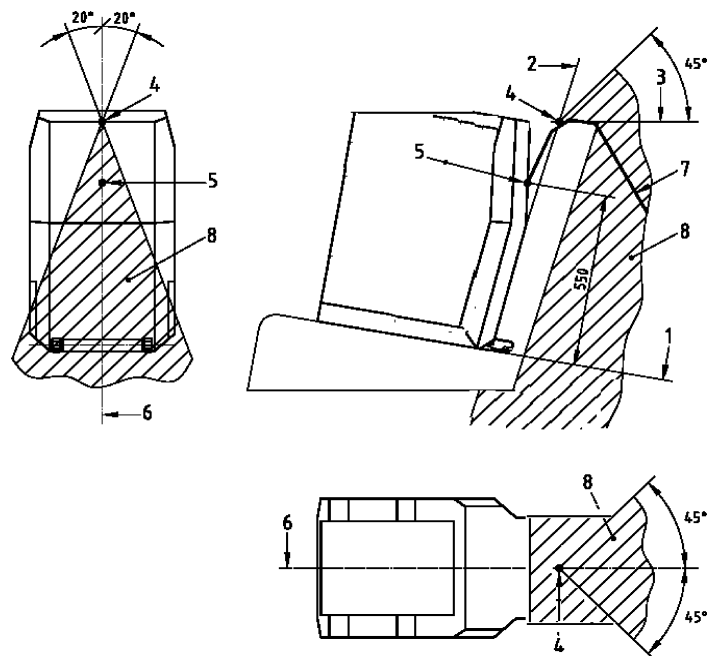
Bemærkninger:

1. Del af topstropforankringen, som er udformet til at blive forbundet med den topstropkrog, der placeres inden for det gråtonede område.
2. »R«-punkt: Skulderens referencepunkt.

Figur 11

Alternativ metode til placering af topstropforankringen ved hjælp af fiksturet »ISO/F2« (B), Isofix-område — set fra siden, ovenfra og bagfra

Dimensioner i millimeter



1. Horizontal overflade for fiksturet »ISO/F2« (B)
2. Bageste overflade for fiksturet »ISO/F2« (B)
3. Horizontal tangentlinje til toppen for ryglæn (sidste stive punkt for en hårdhed over 50 Shore A)
4. Skæringspunkt mellem 2 og 3
5. Stoppens referencepunkt
6. Centerlinje for fiksturet »ISO/F2« (B)
7. Topstropgjorde
8. Forankringsområdets grænser

Figur 12

Symbol for nedre Isofix-forankring

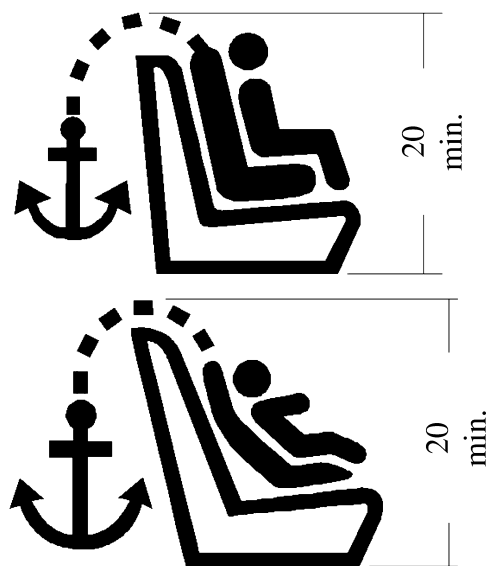


Bemærkninger:

1. Tegning ikke i målestoksforhold.
2. Symbolet må vises spejlvendt.
3. Symbolets farve vælges af fabrikanten.

Figur 13

Symbol, der anvendes til at identificere placeringen af en topstropforankring, som er under et dække



Bemærkninger:

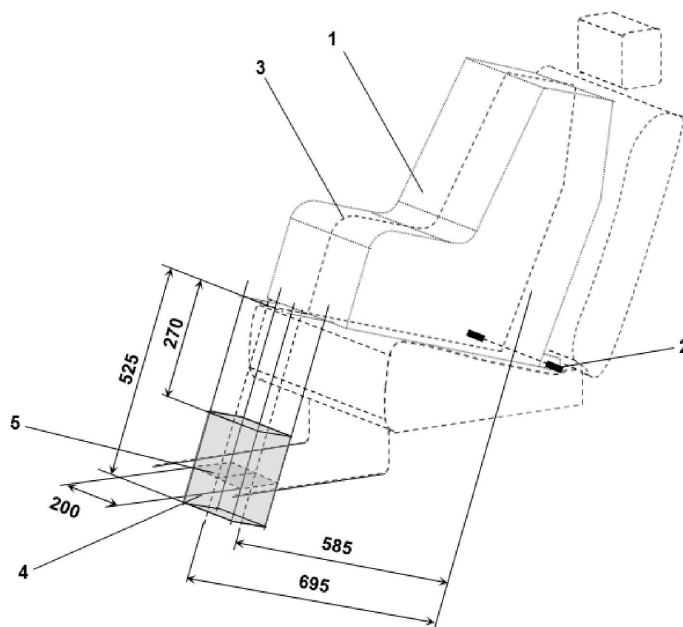
1. Dimensioner i mm.
2. Tegning ikke i målestoksforhold.
3. Symbolet skal være tydeligt enten ved hjælp af kontrastfarver eller ved tilstrækkelig reliefvirkning, hvis det er støbt eller mønsterpreset.

BILAG 5
i-SIZE-SIDDEPLADSER

Figur 1

Vurderingsvolumen for støttebensfoden i 3D-perspektiv

Dimensioner i mm



Tegnforklaring:

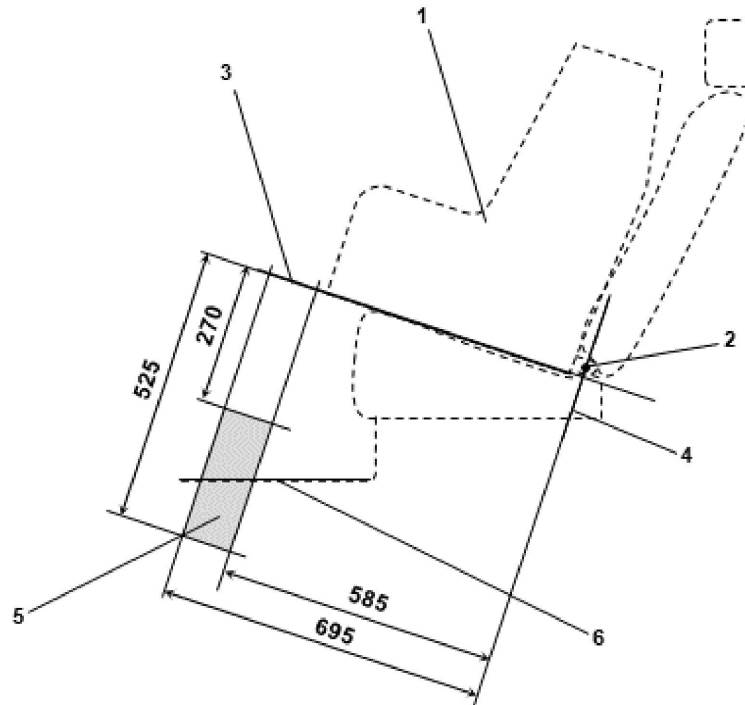
1. Barnefastholdelsesfikstur (CFR).
2. Stang til nedre Isofix-forankringer.
3. Barnefastholdelsesfiksturets midterplan i længderetningen.
4. Vurderingsvolumen for støttebensfoden.
5. Kontaktfladen på køretøjsbunden.

Bemærkning: Tegning ikke i målestoksforhold.

Figur 2

Vurderingsvolumen for støttebensfodens dimensioner set fra siden

Dimensioner i mm

*Tegnforklaring:*

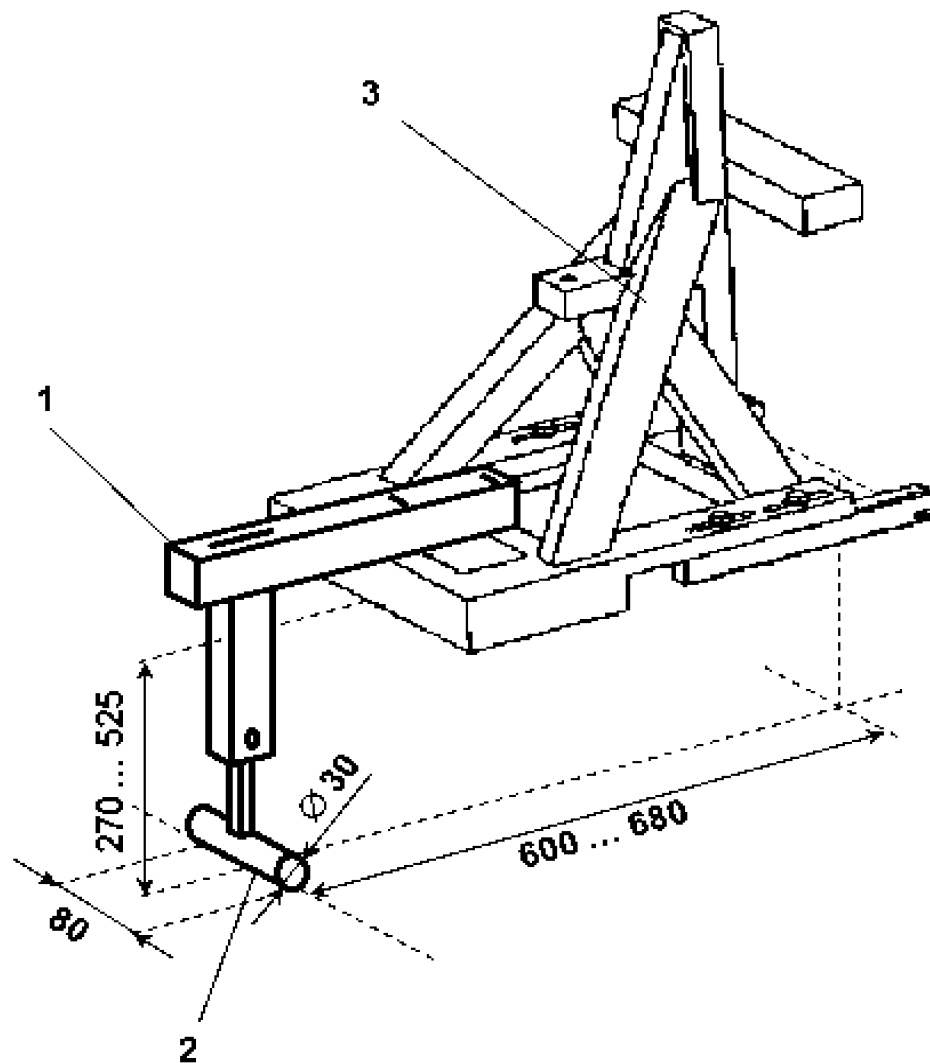
1. Barnefastholdelsesfikstur (CFR).
2. Stang til nedre Isofix-forankringer.
3. Plan, der udgøres af undersiden af barnefastholdelsesfiksturet, når det er monteret på den foreskrevne siddeplads.
4. Plan, der går gennem stangen til nedre forankring, vinkelret på køretøjets midterplan i længderetningen og barnefastholdelsesfiksturet og vinkelret på det plan, der udgøres af undersiden af barnefastholdelsesfiksturet, når det er monteret på den foreskrevne siddeplads.
5. Støttebensfodens vurderingsvolumen, inden for hvilket køretøjsbunden skal befinde sig. Denne volumen udgøres af længden og højden af justeringsområdet for en i-Size-barnefastholdelsesanordnings støtteben.
6. Køretøjsbunden.

Bemærkning: Tegning ikke i målestoksforhold.

Figur 3

Eksempel på en ændret anordning til statisk belastning med støttebensprøvesonde (SFAD_{SL}), som viser det krævede justeringsområde og dimensionerne for støttebenets fod

Dimensioner i mm



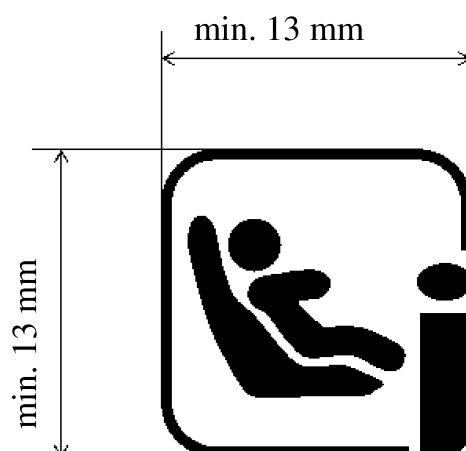
Tegnforklaring:

1. Støttebensprøvningsanordningen.
2. Støttebenets fod.
3. Anordning til statisk belastning (som defineret i bilag 4 til dette regulativ).

Bemærkninger:

1. Tegning ikke i målestoksforhold.
2. Støttebensprøvningsanordningen skal:
 - a) sikre prøvning inden for hele køretøjsbundens kontaktflade som defineret for individuelle i-Size-siddepladser
 - b) være solidt fastgjort til SFAD-anordningen, således at de kræfter, der anvendes på SFAD-anordningen direkte vil fremkalde prøvekræfter i køretøjets gulv, uden nedsættelse af reaktive prøvekræfter som følge af dæmpning i eller deformation af selve støttebensprøvningsanordningen.
3. Støttebenets fod skal bestå af en cylinder med en bredde på 80 mm og en diameter på 30 mm med affasede kanter på begge sider med en rundingsradius på 2,5 mm.
4. I tilfælde af trinvis højdeindstilling må afstanden justeringstrinene ikke være større end 20 mm.

Figur 4

Symbol til identificering af en i-Size-siddeplads*Bemærkninger:*

1. Tegning ikke i målestoksforhold.
2. Symbolets farve vælges af fabrikanten.

BERIGTIGELSER

Berigtigelse til Kommissionens forordning (EU) 2019/1966 af 27. november 2019 om ændring og berigtigelse af bilag II, III og V til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1223/2009 om kosmetiske produkter (Den Europæiske Unions Tidende L 307 af 28. november 2019)

Side 19, bilag I og bilag II læses således:

»BILAG I

1) I bilag II til forordning (EF) nr. 1223/2009 foretages følgende ændringer:

Følgende løbenumre tilføjes:

Løbenummer	Stofidentifikation		
	Kemisk navn/INN	CAS-nr.	EF-nr.
a	b	c	d
»1612	Phosmet (ISO); S-[(1,3-dioxo-1,3-dihydro-2H-isoindol-2-yl)methyl]-O,O-dimethyldithiophosphat; O, O-dimethylphthalimidomethyldithiophosphat	732-11-6	211-987-4
1613	Kaliumpermanganat	7722-64-7	231-760-3
1614	2-Benzyl-2-dimethylamino-4'-morpholinobutyrophenon	119313-12-1	404-360-3
1615	Quizalofop-P-tefuryl (ISO); (+/-) tetrahydrofurfuryl-(R)-2-[4-(6-chlorchinoxalin-2-yloxy)phenoxy]propanoat	200509-41-7	414-200-4
1616	Propiconazol (ISO); (2RS,4RS;2RS,4SR)-1-[2-(2,4-dichlorphenyl)-4-propyl-1,3-dioxolan-2-yl]methyl-1H-1,2,4-triazol	60207-90-1	262-104-4
1617	Pinoxaden (ISO); 8-(2,6-diethyl-4-methylphenyl)-7-oxo-1,2,4,5-tetrahydro-7H-pyrazolo[1,2-d][1,4,5]oxadiazepin-9-yl-2,2-dimethylpropanoat	243973-20-8	635-361-9
1618	Tetramethrin (ISO); (1,3-dioxo-1,3,4,5,6,7-hexahydro-2H-isoindol-2-yl)methyl-2,2-dimethyl-3-(2-methylprop-1-en-1-yl)cyclopropanecarboxylat	7696-12-0	231-711-6
1619	(1,3,4,5,6,7-Hexahydro-1,3-dioxo-2H-isoindol-2-yl)methyl-(1R-trans)-2,2-dimethyl-3-(2-methylprop-1-enyl)cyclopropanecarboxylat	1166-46-7	214-619-0

Løbenummer	Stofidentifikation		
	Kemisk navn/INN	CAS-nr.	EF-nr.
a	b	c	d
1620	Spirodiclofen (ISO); 3-(2,4-dichlorphenyl)-2-oxo1-oxaspiro[4,5]dec-3-en-4-yl-2,2-dimethylbutyrat	148477-71-8	604-636-5
1621	Reaktionsmasse af 1-[2-(2-aminobutoxy)ethoxy]but-2-ylamin og 1-([2-(2-aminobutoxy)ethoxy]methylpropoxy)but-2-ylamin	897393-42-9	447-920-2
1622	1-Vinylimiodazol	1072-63-5	214-012-0
1623	Amisulbrom (ISO)3-(3-brom-6-fluor-2-methylindol-1-ylsulfonyl)-N,N-dimethyl-1H-1,2,4-triazol-1-sulfonamid	348635-87-0	672-776-4«

2) I bilag III til forordning (EF) nr. 1223/2009 foretages følgende ændringer:

Løbenummer 98 affattes således:

»98	2-Hydroxybenzoesyre (*)	Salicylic acid	69-72-7	200-712-3	a) Hårprodukter, som afrenses	a) 3,0 %	Må ikke anvendes i produkter til børn under 3 år.	Må ikke anvendes til børn under 3 år (**)
					b) Andre produkter undtagen bodylotion, øjenskygge, mascara, eyeliner, læbestift, roll-on deodorant	b) 2,0 %	Må ikke anvendes i former, der kan medføre eksponering af slutbrugerens lunger via indånding.	
							Må ikke anvendes i mundplejeprodukter.	
							Til andre formål end at hindre udviklingen af mikroorganismer i produktet. Dette formål skal fremgå af varens emballage.	

(*) Som konserveringsmiddel, se bilag V, nr. 3.

(**) Gælder kun for produkter, der kan tænkes anvendt til børn under 3 år.«

3) I bilag V til forordning (EF) nr. 1223/2009 foretages følgende ændringer:

Løbenummer 3 affattes således:

Løbenumm- er	Stofidentifikation				Betingelser			Advarsler og anvisninger vedr. anvendelse
	Kemisk navn/INN	Glossar med fælles betegnelser for bestanddele	CAS-nr.	EF-nr.	Produkttype, kropsdele	Højeste koncentration i det brugsklare produkt	Andre	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
»3	Salicylsyre (*) samt salte heraf	Salicylic acid	69-72-7	200-712-3		0,5 % (syre)	Må ikke anvendes i produk- ter til børn under 3 år.	Må ikke anvendes til børn under 3 år (**)
							Må ikke anvendes i mund- plejeprodukter.	
							Må ikke anvendes i former, der kan medføre ekspone- ring af slutbrugerens lunger via indånding.	
		Calcium salicy- late, magnesium salicylate, MEA- salicylate, sodium salicylate, potas- sium salicylate, TEA-salicylate	824-35-1, 18917-89-0, 59866-70-5, 54-21-7, 578-36-9, 2174- 16-5	212-525-4, 242-669-3, 261-963-2, 200-198-0, 209-421-6, 218-531-3		0,5 % (syre)	Må, bortset fra i shampoo, ikke anvendes i produkter til børn under 3 år.	Må ikke anvendes til børn under 3 år (***)

(*) Til anden brug end som konserveringsmiddel, jf. bilag III, nr. 98.

(**) Gælder kun for produkter, der kan tænkes anvendt til børn under 3 år.

(***) Gælder kun for produkter, der kan tænkes anvendt til børn under 3 år, og som er i kontakt med hud i længere tid.«

BILAG II

1) I bilag II til forordning (EF) nr. 1223/2009 foretages følgende berigtigelser:

a) Løbenummer 395 affattes således:

Løbenummer	Stofidentifikation		
	Kemisk navn/INN	CAS-nr.	EF-nr.
»395	Hydroxy-8-quinolein og dens sulfat bis(8-hydroxyquinolinium)sulfat bortset fra de anvendelser af sulfatet, der er fastsat i nr. 51 i bilag III	148-24-3 134-31-6	205-711-1 205-137-1«

b) Løbenummer 1396 affattes således:

Løbenummer	Stofidentifikation		
	Kemisk navn/INN	CAS-nr.	EF-nr.
a	b	c	d
»1396	Borater, tetraborater, oktaborater og salte og estere af borsyre, herunder:		
	Dinatriumoctaborat, vandfrit; [1]	12008-41-2 [1]	234-541-0 [1]
	Dinatriumoctaborat, tetrahydrat [2]	12280-03-4 [2]	234-541-0 [2]
	2-Aminoethanol, monoester med borsyre [3]	10377-81-8 [3]	233-829-3 [3]
	(2-Hydroxypropyl)ammoniumdihydrogenorthoborat [4]	68003-13-4 [4]	268-109-8 [4]
	Kaliumborat, kaliumsalt af borsyre [5]	12712-38-8 [5]	603-184-6 [5]
	Trioctyldodecylborat [6]	— [6]	— [6]
	Zinkborat [7]	1332-07-6 [7]	215-566-6 [7]
	Natriumborat, dinatriumtetraborat, vandfrit; borsyre, natriumsalt [8]	1330-43-4 [8]	215-540-4 [8]
	Tetrabordinatriumheptaoxid, hydrat [9]	12267-73-1 [9]	235-541-3 [9]
	Orthoborsyre, natriumsalt [10]	13840-56-7 [10]	237-560-2 [10]
	Dinatriumtetraboratdecahydrat; boraxdecahydrat [11]	1303-96-4 [11]	215-540-4 [11]
	Dinatriumtetraboratdecahydrat; boraxdecahydrat [12]	12179-04-3 [12]	215-540-4 [12]«

c) Løbenummer 1507 affattes således:

Løbenummer	Stofidentifikation		
	Kemisk navn/INN	CAS-nr.	EF-nr.
»1507	Diaminotoluen, methyl-phenylendiamin, teknisk produkt-reaktionsmasse af [4-methyl-m-phenylendiamin og 2-methyl-m-phenylendiamin]	—	—«

d) Følgende løbenumre tilføjes:

Løbenummer	Stofidentifikation		
	Kemisk navn/INN	CAS-nr.	EF-nr.
a	b	c	d
»1624	Pirimicarb (ISO); 2-(dimethylamino)-5,6-dimethylpyrimidin-4-yl dimethylcarbamate	23103-98-2	245-430-1
1625	1,2-Dichlorpropan; propylendichlorid	78-87-5	201-152-2
1626	Phenol, dodecyl-, forgrenet; [1]	121158-58-5 [1]	310-154-3 [1]
	Phenol, 2-dodecyl-, forgrenet; [2]	1801269-80-6 [2]	- [2]
	Phenol, 3-dodecyl-, forgrenet; [3]	1801269-77-1 [3]	- [3]
	Phenol, 4-dodecyl-, forgrenet; [4]	210555-94-5 [4]	640-104-9 [4]
	Phenol, (tetrapropenyl) derivater [5]	74499-35-7 [5]	616-100-8 [5]
1627	Coumatetralyl (ISO); 4-hydroxy-3-(1,2,3,4-tetrahydro-1-naphthyl)coumarin	5836-29-3	227-424-0
1628	Difenacoum (ISO); 3-(3-biphenyl-4-yl-1,2,3,4-tetrahydro-1-naphthyl)-4-hydroxycoumarin	56073-07-5	259-978-4
1629	Brodifacoum (ISO); 4-hydroxy-3-(3-(4'-brom-4-biphenyl)-1,2,3,4-tetrahydro-1-naphthyl)coumarin	56073-10-0	259-980-5
1630	Flocoumafen (ISO); reaktionsmasse af: cis-4-hydroxy-3-(1,2,3,4-tetrahydro-3-(4-(4-trifluormethylbenzyloxy)phenyl)-1-naphthyl)coumarin og trans-4-hydroxy-3-(1,2,3,4-tetrahydro-3-(4-(4-trifluormethylbenzyloxy)phenyl)-1-naphthyl)coumarin	90035-08-8	421-960-0

1631	Acetochlor (ISO); 2-chlor-N-(ethoxymethyl)-N-(2-ethyl-6-methylphenyl)acetamid	34256-82-1	251-899-3
1632	E-glasmikrofibre af repræsentativ sammensætning	—	—
1633	Glasmikrofibre af repræsentativ sammensætning	—	—
1634	Bromadiolon (ISO); 3-[3-(4'-brombiphenyl-4-yl)-3-hydroxy-1-phenylpropyl]-4-hydroxy-2H-chromen-2-on	28772-56-7	249-205-9
1635	Difethialon (ISO); 3-[3-(4'-brombiphenyl-4-yl)-1,2,3,4-tetrahydronaphthalen-1-yl]4-hydroxy-2H-1-benzothiopyran-2-on	104653-34-1	600-594-7
1636	Perfluornonan-1-syre [1]	375-95-1 [1]	206-801-3 [1]
	samt natriumsalte [2]	21049-39-8 [2]	- [2]
	og ammoniumsalte [3] heraf	4149-60-4 [3]	- [3]
1637	Dicyclohexylphthalat	84-61-7	201-545-9
1638	3,7-Dimethylocta-2,6-dienenitril	5146-66-7	225-918-0
1639	Bupirimat (ISO); 5-butyl-2-ethylamino-6-methylpyrimidin-4-yl dimethylsulfamat	41483-43-6	255-391-2
1640	Triflumizol (ISO); (1E)-N-[4-chlor-2-(trifluormethyl)phenyl]-1-(1H-imidazol-1-yl)-2-propoxyethanamin	68694-11-1	604-708-8
1641	tert-Butylhydroperoxid	75-91-2	200-915-7«

2) I bilag III til forordning (EF) nr. 1223/2009 foretages følgende berigtigelser:

a) Løbenummer 9 affattes således:

Løbenummer	Stofidentifikation				Begrænsninger			Advarsler og anvisninger vedr. anvendelse
	Kemisk navn/INN	Glossar med fælles betegnelser for bestanddele	CAS-nr.	EF-nr.	Produkttype, kropsdele	Højeste koncentration i det brugsklare produkt	Andet	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
»9	Diaminotoluener, nitrogensubstituerede derivater og salte heraf (1), med undtagelse af de stoffer, der er anført under løbenummer 9a og 9b i dette bilag, og de stoffer, der er anført under løbenummer 364, 413, 1144, 1310, 1313 og 1507 i bilag II				Hårfarvningsstof i oxidative hårfarvningsprodukter		a) Almindelig brug	a) Følgende oplysninger skal angives på etiketten: Blandingsforholdet. »⚠Hårfarvestoffer kan fremkalde alvorlige allergiske reaktioner. Læs og følg brugsanvisningen. Dette produkt er ikke beregnet til brug på personer under 16 år. Midlertidige tatoveringer med sort henna kan øge risikoen for allergi. Man skal ikke farve sit hår, hvis: — man har udslet i ansigtet eller en følsom, irriteret og beskadiget hårbund — man tidligere har haft en reaktion efter hårfarvning — man tidligere har haft en reaktion på en midlertidig tatovering med sort henna. Indeholder phenylendiaminer (toluendiaminer). Må ikke anvendes til farvning af øjenvipper eller øjenbryn.«
							b) Erhvervsmæssig brug	b) Følgende oplysninger skal angives på etiketten:

Løbenummer	Stofidentifikation				Begrænsninger			Advarsler og anvisninger vedr. anvendelse
	Kemisk navn/INN	Glossar med fælles betegnelser for bestanddele	CAS-nr.	EF-nr.	Produkttype, kropsdele	Højeste koncentration i det brugsklare produkt	Andet	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
							For a) og b): Efter blanding under oxidative betingelser må den maksimumskoncentration, der anvendes på hår, ikke overstige 5 % beregnet som fri base	Blandingsforholdet. »Kun til erhvervmæssig brug. Hårfarvestoffer kan fremkalde alvorlige allergiske reaktioner. Læs og følg brugsanvisningen. Dette produkt er ikke beregnet til brug på personer under 16 år. Midlertidige tatoveringer med sort henna kan øge risikoen for allergi. Man skal ikke farve sit hår, hvis: — man har udslæt i ansigtet eller en følsom, irriteret og beskadiget hårbund — man tidligere har haft en reaktion efter farvning af hår eller øjenvipper — man tidligere har haft en reaktion på en midlertidig tatovering med sort henna Indeholder phenylendiaminer (toluendiaminer). Brug egnede beskyttelseshandsker.«

b) Følgende løbenummer tilføjes:

Løbenummer	Stofidentifikation				Begrænsninger			Advarsler og anvisninger vedr. anvendelse
	Kemisk navn/INN	Glossar med fælles betegnelser for bestanddele	CAS-nr.	EF-nr.	Produkttype, kropsdele	Højeste koncentration i det brugsklare produkt	Andet	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
»51	Bis(8-hydroxy-quinolinium)sulfat	Oxyquinoline sulphate	134-31-6	205-137-1	Stabiliseringsmiddel af brintoverilte i hårprodukter, som afrenses	(0,3 % (som base))		
					Stabiliseringsmiddel af brintoverilte i hårprodukter, som ikke afrenses	(0,03 % (som base))««		

ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA